11
88

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Dampflok-Resümee '88



Unterwegs auf der BAM

Viel wurde bisher schon über die Baikal-Amur-Magistrale geschrieben. Beeindruckend ist dieser Jahrhunderteisenbahnbau immer wieder. Zehn Jahre brauchten die BAM-Erbauer, um die Trasse durch die sonst unwegsame Taiga zu schlagen und 3 145 km Gleise auf meist 70 m tiefem Dauerfrostboden zu montieren. 2 300 Brücken und zahlreiche Tunnel kamen hinzu. Der Schienenstrang ist unverzichtbar, um neue Rohstoffreserven zu erschließen.

1



2



3



4



5



1 An die auf der BAM eingesetzten Dieselloks werden vor allem drei Anforderungen gestellt: frostunempfindlich, leistungsstark und zuverlässig.

2 Auf den meist mehrere hundert Kilometer voneinander entfernten Ortschaften sind Betriebsbahnhöfe unumgänglich – hier ein Blick vom Führerstand einer Diesellok.

3 Ein Reisezug vor einem BAM-Denkmal, das darüber informiert, welche Städte durch den Bau des Schienenstrangs entstanden oder Anschluß an die große Welt erhielten.

4 und 5 Auf den Knotenbahnhöfen sind umfangreiche Gleisanlagen vorhanden.

Fotos: K. Hilbert, Berlin

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
37. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

nahverkehr

modellbahn

Titelbild
Die Museumslokomotive 18 201 steht immer wieder im Blickpunkt der Öffentlichkeit. Eisenbahnfreunde aus nah und fern begeistern sich bei Sonderfahrten und Fahrzeug-Ausstellungen ständig an dieser gegenwärtig schnellsten betriebsfähigen Dampflokomotive der Welt. Das Foto zeigt die Maschine vor einem Sonderzug am 3. September 1983 in der Nähe von Gleisberg-Mahrbach. Welche Sonderfahrten 1989 vom DMV geplant sind, erfahren Sie, liebe Leser, auf Seite 11 dieser Ausgabe.
Foto: Th. Böttger, Karl-Marx-Stadt

Redaktion
Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur: Hans Drescher
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Bieghold
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235, Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Der „modelleisenbahner" erscheint monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Der Nachdruck von Beiträgen – auch auszugsweise – ist nur mit Zustimmung der betreffenden Urheber gestattet. Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 20. 9. 1988
Geplante Auslieferung: 4. 11. 1988
Geplante Auslieferung des Heftes 12/88: 7. 12. 1988

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201, Berlin, 1020

Bestellungen sind in der DDR zu richten an sämtliche Postämter; im Ausland an: den internationalen Buch- und Zeitschriftenhandel; zusätzlich in der BRD und in Westberlin: an den örtlichen Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Eichborndamm 141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie an den Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Leser schreiben ...

Ein ABg auf der Nebenbahn
Auf der Nebenbahnstrecke Leipzig-Plagwitz–Pörsten wird seit einiger Zeit regelmäßig ein ehemaliger Schnellzugwagen 1./2. Klasse eingesetzt. Die Beschriftung (Gattungszeichen, Wagen-Nr. und Wagenklasse) wurde handschriftlich geändert, der gelbe Streifen blieb, ebenfalls die Sitzausstattung.
R.-R. Scholze, Leipzig

Nachtrag
Dieser Wagen wurde im Jahr 1940 von der Firma Linke-Hofmann im damaligen Breslau (heute Wrocław/VRP) gebaut. 1962 wurde er von der DR modernisiert. Die alte Wagennummer 243-158 mußte in 251-115 geändert werden. Im Zuge des EDV-Nummernsystems erhielt das Fahrzeug die Bezeichnung 51 50 38-65009-6, später dann die Nummer 50 50 38-25 009-6, nachdem der Wagen entsprechend den internationalen Ansprüchen weiter modernisiert wurde. Diese Nummer trägt er heute noch. Jedoch konnte das Fahrzeug ohne elektrische Heizeinrichtung auch bald nicht mehr im Schnellzugbinnenverkehr verwendet werden, kam dann ins Bww Falkenberg (Elster) und verkehrte u. a. im Saisonbetrieb auf der Strecke Dessau–Wörlitz zusammen mit Bag-Wagen. Seit Oktober 1987 gehört das Fahrzeug zum Bww Leipzig. Eine bauliche Veränderung ist nicht mehr vorgesehen.
Schrödter, Verw. W der Rbd Halle (Saale)

„Meridian" fuhr mit der 03[10]
In dem Beitrag zur 03[10] (Heft 6/88, S. 4 und 5) ist wieder der alte Fehler aus dem „Dampflok-Archiv 1" enthalten, daß nämlich die 03[10] nach Speichenbrüchen auf dem Abschnitt Saßnitz–Saßnitz Hafen nur noch bis Stralsund Rügendamm verkehrte. Das ist grundsätzlich falsch. Bis zum Sommerfahrplan 1979 wurde der „Meridian" von und bis Saßnitz und der „Saßnitz-Ex" ab Saßnitz mit 03[10] gefahren. Bis Ende Mai 1980 gab es noch vereinzelt Einsätze von bzw. bis Saßnitz.
W. Krentzien, Saßnitz

Neuer Wohnort, neue AG
Seit sechs Jahren besteht unsere AG 2/36 „Baruther Urstromtal". Einer unserer Freunde zog nach Hohenleipisch um. Dort rief er eine neue Arbeitsgemeinschaft ins Leben, die AG 2/48. Von Anfang an gab es enge freundschaftliche Beziehungen, von denen vor allem die neue AG profitiert. Dabei steht der Erfahrungsaustausch zu allen Fragen des Verbandslebens an erster Stelle. Im Sommer 1987 machten wir schließlich einen ordentlichen Vertrag. Drin steht u. a.: Teilnahme am bezirksoffenen Wettbewerb „Beste Arbeitsgemeinschaft", Verbindung zur DR, jährliche gemeinsame Exkursionen, Beteiligung an Ausstellungen jeweils der anderen AG, Teilnahme an Arbeitseinsätzen und vieles andere mehr. Wir können verbuchen: Der Zusammenhalt beider AG hat sich nicht nur bewährt, sondern mächtig gefestigt.
K. Möhle, Paplitz



Ausstellung der DDR in der UdSSR, Moskau 15. September bis 9. Oktober 1988
Auf dem Gelände der Allunions-Ausstellung in Moskau fand vom 15. September bis 9. Oktober 1988 eine Ausstellung der DDR statt. Gezeigt wurden Exponate der DDR-Industrie für den Export in die UdSSR von 1991 bis 1995 auf der Grundlage des Handels mit dem RGW. Hierzu zählen u. a. die Automatisierung, Mikroelektronik, Biotechnologie, Kernenergetik, neue Werkstoffe und Technologien.
Speziell zu den Komplexen verlustfreier Lebensmitteltransport und Steigerung des Reisekomforts bei den Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD) zeigte das Kombinat Schienenfahrzeugbau (KSFB) der DDR neue Kühlfahrzeuge und einen neuen Weitstrecken-Personenwagen (Typ WPX-K/w). Die Ausstellung wird durch neuartige Ausrüstungsbaugruppen, Modelle von weiteren Fahrzeugtypen und Schautafeln ergänzt. In Vorbereitung dessen hatten Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 1/29 des DMV 16 Weitstreckenpersonenwagen-Modelle gebaut.
Das Foto zeigt die verblüffend echte Wirkung des Modellzuges. Über die Anfertigung der Modelle wird zu einem späteren Zeitpunkt berichtet.
Text und Foto:
A.-D. Lenz, Berlin

Leser meinen ...

95 statt 91
Die Veröffentlichung im „me" 7/88, 3. Umschlagseite, kann nicht unwidersprochen hingenommen werden. Wenn auch das von J. Focke als Grundlage verwendete Fahrzeug im Heft 4/1964 des „me" ein C 3 Sa 91 ist (übrigens hat G. Fromm diesen Wagen gezeichnet), dann ist das Modell im Heft 7 natürlich keiner, sondern der in den äußeren Abmessungen fast gleiche C 3 Sa 95! Die interne DRG-Bezeichnung charakterisierte die übernommenen Länderbahnwagen und Eigenentwicklungen nach dem Konstruktions- bzw. Lieferjahr. Joachim Focke hat den C 3 Sa 95 gut getroffen, wobei aber einige Details nicht ganz stimmen:
– Der C 3 Sa 95 hatte vier Aborte. Deshalb müssen die Einzelfenster der Ansicht auf Abb. 2 ebenfalls weiß hinterlegt werden.
– Die dreiachsigen Reisezugwagen hatten eine bremslose mittlere Achse, die Bremsbackenimitationen sind demnach zu entfernen.
– Die Haltestege für das durchgehende Trittbrett war unterhalb der Scharnierseite der Türen angebracht. Auf Abb. 1 ist das nicht der Fall.
– Die C 3 Sa 95 wurden nur jeweils in Dachmitte mittig über den Abteilen mit einer Gaslampe (deshalb nur acht Lampenhutzen) ausgerüstet.
Diese Bemerkungen sollen die saubere Arbeit nicht schmälern, sondern nur zur Vervollkommnung beitragen.
P. Eickel, Dresden

Leser meinen und fragen ...

Die BEUTH und ihre Tücken ...
Auf der Titelseite der NBI Nr. 22/87 „Dampfkraft auf Rädern" wurde als Zeugnis der ersten industriellen Revolution die Lokomotive BEUTH, 1843 von Borsig gebaut, abgebildet. Ein flüchtiger Blick verführte auch mich zu der Täuschung, daß ich die 1A1-Maschine für eine 1B hielt und dabei die „verdrehte" Kuppelstange störte. Beim Recherchieren fielen mir u. a. die Abbildungen der BEUTH auf Farbpostkarten in die Hände. Bei unterschiedlicher Stellung der Treibachse auf den Aufnahmen ist deutlich zu erkennen, daß es sich an der dritten Achse nicht um Kuppelstangen handelt, sondern diese Stange an einem schräg vom Führerstandboden kommenden kurzen Hebel endet.
Die NBI kam ungerechtfertigt ins „Kreuzfeuer der Kritik" von Eisenbahnfreunden. Die Frage aber bleibt: Was treibt diese „Kuppelstange" eigentlich? Öler? Tacho? Pumpe?
P. Hauswald, Stolpen

Leser fragen ...

Wo sind sie geblieben?
Was ist aus den Lokomotiven der ehemaligen Werkbahn des VEB Schotterwerk Althüttendorf – heute VEB Zuschlagstoffe im Kreis Eberswalde – geworden? 1959 waren sieben Dampflokomotiven und zwei Diesellokomotiven im Einsatz. Letztere waren vom Typ Ns 4 mit 90-PS-Leistung und wurden 1957 von LOWA Babelsberg geliefert. Bei den Dampflokomotiven handelte es sich um einen Dreikuppler von Schwartzkopff, zwei Zweikuppler von Henschel und einen Zweikuppler von Borsig sowie zwei Zweikuppler von LOWA Babelsberg, Baujahr etwa 1955/56. Einen kleinen Zweikuppler mit dem Spitznamen „Pusselchen" gab es auch noch.
W. Schönebeck, Naumburg (Saale)

Leser antworten ...

Keine Werklok („me" 5/88, S. 3)
Es kann sich dabei nicht um die Lok 38 der Forster Stadteisenbahn handeln. Das Bild wurde 1959 in Hoyerswerda aufgenommen. Die Lok 38 wurde aber erst 1966 direkt an die Kiesgrube Zeischa verkauft (s. a. das Buch „Schmalspurbahnen zwischen Spree und Neiße"). Mir ist auch bekannt, daß diese Lok keinen Kobelschornstein besaß.
J. Jorkisch, Cottbus

Informiert sein!

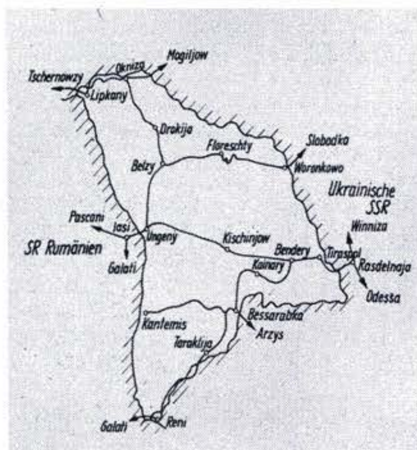


Der Handel ist höflicher. Hier werden noch Gründe angegeben. Universell verwendbar z. B.: „Aus technischen Gründen ..." Da kam ein Wanderer des Wegs und murmelte: „Das geht ja noch, Hauptsache der Zug fährt". Es könnte ja sein ... Dieses „Schild" fand und las unser Leser Siegmar Frenzel aus Harzgerode am Karfreitag 1987 in Netzkater (Harzquerbahn).

Prof. Dr. sc. techn. Adolf Dannehl,
Dresden

Die Eisenbahnen in Moldawien

Moldawien gehört seit Juni 1940 als Moldawische Sozialistische Sowjetrepublik zur UdSSR. Es liegt zwischen der SR Rumänien und der Ukrainischen SSR. Mit der Bildung der Moldawischen SSR wurde auch die Direktion Kischinjow der Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD) geschaffen. Durch den Ausbruch des zweiten Weltkriegs konnte sie jedoch kaum wirksam werden. Danach war mehrere Jahre lang an einen Ausbau der Eisenbahn nicht zu denken. Zunächst waren die enormen Kriegsschäden zu beseitigen. Bis Ende 1950 wurde das Streckennetz der Direktion Kischinjow im wesentlichen wieder hergestellt. Die Strecken der Moldawischen Eisenbahnen sind in der Karte dargestellt. Dazu gehören die in die SR Rumänien führenden und damit für den internationalen Verkehr wichtigen Verbindungen Tiraspol–Kischinjow–Iasi, Okniza–Belzy–Iasi und Tiraspol–Bendery–Bessarabka–Galati sowie weitere, zumeist in die Ukrainische SSR verlaufende Abschnitte. Die enge Verflechtung des moldawischen und des ukrainischen Eisenbahnnetzes ist offensichtlich. Gegenwärtig umfaßt das Netz der Moldawischen Eisenbahnen eine Länge von 1 700 km. Auf 74 der 112 Bahnhöfe werden Güter umgeschlagen. 96 Bahnhöfe haben eine zentrale Weichenbedienung. Die 74 Güterbahnhöfe weisen eine Güterlagerfläche von 36 000 m² auf. Derzeit gibt es 18 Containerumschlagplätze. An das Eisenbahnnetz der Direktion Kischinjow sind 500 Anschlußbahnen von Industriebetrieben und Kombinaten angeschlossen.



Bis 1961 wurden die Zugförderungsleistungen der Moldawischen Eisenbahnen ausschließlich mit Dampflokomotiven erbracht. Mit der Übernahme der ersten Diesellokomotiven aus dem Diesellokomotivwerk Woroschilowgrad am 21. Mai 1961 zog auch die Dieseltraktion in Moldawien ein.

Bei den Eisenbahnen Moldawiens sind über 30 000 Eisenbahner beschäftigt.

Im letzten Fünfjahrplan stieg die Industrieproduktion der Moldawischen SSR um 32 Prozent. Dementsprechend mußten auch die Beförderungsleistungen der Moldawischen Eisenbahnen erhöht werden. Sie transportierten 1986 u. a. 3,8 Mill. t Getreide, 1,6 Mill. t Milch und 300 000 t Fleisch. Gegenüber 1980 wurden bei den Moldawischen Eisenbahnen im Jahre 1985

- die zu verladende Gütermenge um 7,6 Prozent erhöht,
- die Gütertransportleistung um 5,4 Prozent gesteigert,
- der Personenbeförderungsumfang um 7,0 Prozent erweitert,
- 200 km neue Eisenbahnstrecken gebaut und
- 1 000 neue Be- und Entladegeräte zum Einsatz gebracht.

Kurzmeldungen

Neue Süd-Expreß-Züge mit 350 km/h

Um die Jahrtausendwende sollen zwischen Moskau und Simferopol auf der Krim Expreßzüge verkehren, die nicht länger als fünf Stunden unterwegs sind. Die Vorarbeiten für die Errichtung von Schnellstrecken aus dem Zentrum der UdSSR in den Süden haben unlängst begonnen. Damit das Tempo auf 350 km/h gesteigert werden kann, erhalten die neuen Süd-Expreß-Züge ein separates Gleisbett. 1996 sollen laut Plan die ersten Züge nach Simferopol rollen, drei Jahre später dann auch nach Sotschi und Kislowodsk.
Die UdSSR verfügt über elf Prozent des Gleisnetzes der Welt, bewältigt derzeit jedoch ein Viertel des Personen- und mehr als die Hälfte des Gütertransports, der auf der Erde per Bahn anfällt. In diesem Planjahrfünft werden zu den 145 000 km Eisenbahnstrecken weitere 2 300 km hinzukommen. 4 000 km zweite Gleise entstehen, 8 000 km sollen insgesamt elektrifiziert werden.
me

Zweite Strecke China–UdSSR

Im Westen Chinas entsteht der Anschluß für eine zweite direkte Bahnverbindung mit der Sowjetunion. 1990 soll der 224 Kilometer lange Streckenabschnitt fertig sein.
me

135 Metrostationen in Moskau

Mitten in der Stadt, unter dem Puschkinplatz, ging Anfang des Jahres die 135. Metrostation in Betrieb. Es ist die Endstation Tschechowskaja mit Verbindungen zu den Stationen Puschkinskaja und Gorkowskaja. Das weit im Süden der sowjetischen Metropole gelegene Neubauviertel Tschertanowo ist dadurch mit dem Zentrum wesentlich besser verbunden. Ende des Jahres werden die Fahrgäste ihren Weg noch weiter nach Norden fortsetzen können. Der Sawelowsker Bahnhof erhält als letzter der zehn Moskauer Fernbahnhöfe Anschluß an die Metro. Insgesamt wird die neue Nord-Süd-Achse, die in diesem Planjahrfünft fertiggestellt werden wird, 14 km lang sein. Bis 1990 wächst das gegenwärtig 220 km lange Streckennetz um weitere 45 km.
me

Über den Kleinen Kaukasus

Die Hochgebirgsbahn zwischen Marabda bei Tbilissi und Achalkalki hat kürzlich den Personenverkehr aufgenommen. Der Kleine Kaukasus wird von den Schienen in 2 200-m-Höhe überquert.
me

Metro für Ufa

Die mehr als eine Million zählende Hauptstadt der Baschkirischen ASSR erhält als 26. Stadt der UdSSR eine Metro. Die Vorarbeiten für den Bau haben bereits begonnen.
me

Superlang

Viertausend Passagiere können in den 24 Wagen eines Elektrozuges befördert werden, der unlängst in der Sowjetunion seine Versuchsfahrt absolvierte.
me

TPK: Obere Lena braucht Eisenbahn

Zu den Großvorhaben im Irkutsker Gebiet gehört der Aufbau des Territorialen Produktionskomplexes (TPK) Obere Lena. Der TPK liegt in der Zone der Baikal-Amur-Magistrale (BAM) und verfügt bei Kirensk mit zwei Milliarden Tonnen Kalisalz über die bedeutendsten Vorräte dieses Rohstoffs in der Welt. Außerdem hat das rauhe sibirische Klima hier beste nördliche Kiefer wachsen lassen. Deshalb braucht der TPK eine Eisenbahn, die vom Kilometer Null der BAM in Ust-Kut nach Nepa zu führen ist. Der Projektierung in diesem Jahrfünft folgt der Bau in der nächsten Planperiode.
me

Dank und Anerkennung



„me" berichtet vom 35. MOROP-Kongreß in Schweden

Stockholm, 28. August 1988: 128 Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner aus zwölf Ländern Europas treffen ein, darunter eine aus 25 Funktionären des DMV bestehende Delegation. Gastgeber für den 35. Kongreß des Verbandes der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas (MOROP) ist der „Zentralverband eisenbahnhistorischer Vereine" Schwedens (Järnvägs Historiska Riks Förbundet). Neben den turnusmäßigen Sitzungen der Ausschüsse des MOROP am 28. und 29. August 1988 sind bis zum 2. September 1988 zahlreiche eisenbahntechnische Exkursionen geplant.

Stockholm, 29. August 1988: In der großen Maschinenhalle des Technischen Museums wird der MOROP-Kongreß eröffnet. Im Auftrage des schwedischen Verbandes begrüßt Niclas Yllner die Gäste aus nah und fern. Erschienen sind u. a. der Direktor des Technischen Museums, Erik Lundblad, der Direktor der Schwedischen Staatsbahnen, Stig Larsson, der Stellvertreter des Bürgermeisters von Stockholm, Bernhard Rugmann, der Generaldirektor der Stockholmer Verkehrsbetriebe, Beckström. In interessanten Vorträgen erfahren die MOROP-Teilnehmer Wissenswertes über die Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft des schwedischen Schienenverkehrs. Schließlich eröffnet der MOROP-Präsident Dr. Ehrhard Thiele (DDR) den Kongreß. Er betont, daß sich im Vergleich zum Jahre 1974, als hier der letzte Kongreß stattfand, viel getan habe. Die schwedischen Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde sind wesentlich aktiver geworden. Zahlreiche Veteranen der Schienen wurden museumsgerecht aufgebaut, Museumseisenbahnen eröffnet, viele Klubanlagen sind entstanden. Der Sinn der MOROP-Kongresse, so der Redner, bestehe darin, Freizeit für ein sinnvolles Hobby völkerverbindend zu betreiben, technische Denkmäler zu pflegen und somit zur Traditionspflege beizutragen. Einen aktiven Beitrag dazu leiste auch der diesjährige Gastgeber, der schwedische Verband. In diesem Sinne wünschte Dr. Ehrhard Thiele den Organisatoren und Teilnehmern einen guten Verlauf des Kongresses.

Nora, 30. August 1988: Der erste Exkursionstag führt die Eisenbahnfreunde zur Museumsbahn Ervalla – Nora. Eingesetzt wird hier ein historischer Dampfzug. Der Nora-Bergslags-Veteran-Club betreut in Nora zahlreiche Museumsfahrzeuge. Die 18 km lange und durch eine reizvolle Landschaft führende Strecke wird in den Sommermonaten von Museumszügen befahren.
Nicht weniger beeindruckend ist am gleichen Tag eine Exkursion zu den ASEA-Werken in Västerås; hier werden Triebzüge für S- und U-Bahnen gebaut.

1 Im Bahnhof Nora steht am 30. August 1988 der MOROP-Sonderzug abfahrbereit in Richtung Ervalla.

2 Dieser Ellok-Veteran gehört den ASEA-Werken in Västerås und beförderte ebenfalls den MOROP-Sonderzug am 30. August 1988 auf einigen Streckenabschnitten.

3 1856 erblickte sie bei Peacock & Co. in Manchester das Licht der Welt: die Lokomotive PRINS AUGUST. Sie gehört zu den betriebsfähigen Lokomotiven im Eisenbahnmuseum von Gävle. Am 31. August 1988 wurde die Maschine den Teilnehmern des 35. MOROP-Kongresses vorgeführt.

Fotos: W.-D. Machel, Potsdam

1



Aus der Arbeit des Technischen Ausschusses

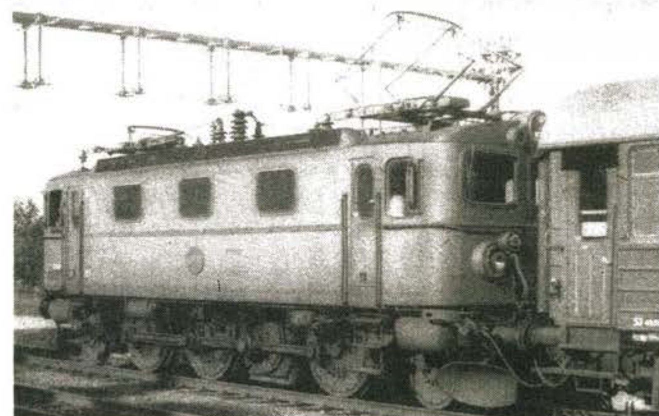
Der Technische Ausschuß (TA) beriet unter Vorsitz seines Leiters Ferenz Szegö, UVR, am 28. und 29. August 1988.
Von den elf Mitgliedsländern waren sechs Länder durch offizielle Delegierte vertreten, darunter die DDR.
Die NEM-Vorschläge wurden in zwei Arbeitsgruppen beraten. Es waren die
– *NEM 111 Kleinster Bogenradius.* Diese NEM wird aufgrund einiger Änderungsvorschläge noch überarbeitet.
– *NEM 122 Querschnitt des Bahnkörpers.* Diese NEM wird dahingehend überarbeitet, daß sie für Normal- und Schmalspurbahnen universell gültig wird.
– *NEM 400 Bewertungskriterien für Triebfahrzeuge.* Der Vorentwurf des DMV wurde als wertvolle Diskussionsgrundlage anerkannt. Im Ergebnis der Diskussion sind weitere Veränderungen vereinbart worden.
– *NEM 626 Stromabnahme am Zug.* Diese NEM ist geringfügig zu überarbeiten.
– *NEM 640 Elektrische Kennwerte.* Diese NEM wurde verabschiedet und von der Delegiertenversammlung in Kraft gesetzt.
– *NEM 632 Gleichstromzugförderung,* Zweischienensystem
– *NEM 635 Gleichstromzugförderung, symmetrisches Mittelleitersystem*
– *NEM 645 Wechselstromzugförderung, symmetrisches Mittelleitersystem.*
Alle drei NEM lösten eine Grundsatzdiskussion aus. Während bisher jede NEM mit allen anderen NEM kompatibel sein mußte, beschloß der TA einstimmig, daß nunmehr auch nicht kompatible Systeme gleichwertig nebeneinander als verbindliche NEM angenommen werden. Der Anwender kann sich für ein System entscheiden. Damit ist dann die für das ausgewählte System gültige NEM verbindlich. Die vorliegenden Entwürfe werden in Details überarbeitet.
Im Plenum des TA wurde für die künftige Arbeit eine längerfristige Planung beschlossen.
Im TA wurden u. a. folgende Themen vorgeschlagen:
– Bewertungskriterien für Triebfahrzeuge
– Bewertungskriterien für Wagen
– Meßtechnik und Meßverfahren für Zugkräfte und Rollwiderstand
– Feinnormen
– große Spurweiten.
Olaf Herfen

Gävle, 31. August 1988: Mit einem alten D-Zug-Train und einem Ellokveteranen wird das Eisenbahnmuseum in Gävle erreicht. Vorhanden sind hier mehr als 40 Lokomotiven, z. T. über 100 Jahre alt, und etwa eine gleiche Anzahl von Reisezug- und Güterwagen. Die beeindruckenden Exponate ermöglichen einen nahezu vollständigen Streifzug durch die Eisenbahngeschichte Schwedens. Später stellen die meisten Teilnehmer fest, daß der Besuch des Eisenbahnmuseums Gävle ein besonderer Höhepunkt des Exkursionsprogramms war.

Stockholm, 1. September 1988: Dieser Tag ist der Eisenbahn und dem Städtischen Nahverkehr des Großraums Stockholm gewidmet. Am Vormittag werden das Bww und Bw Stockholm-Hagalund besichtigt, diese Exkursion vermittelt SJ-Atmosphäre von heute; allerdings – und das ist bemerkenswert – hinter den Kulissen. Nachmittags dann ein Blick in die U-Bahn-Hauptwerkstatt Blasut. Die Mitfahrt auf dem Führerstand eines neuen von ASEA gebauten Elektrotriebzugs steht für jeden Teilnehmer abends auf dem Programm.

Stockholm, 2. September 1988: Vormittags wird die Roslagsbahn befahren, jene 891-mm-spurige Lokalbahn, die in Stockholm Ost ihren Anfang nimmt und zahlreiche Vororte miteinander verbindet. Die Perspektive dieser seit 1894 (!) elektrisch betriebenen und inzwischen 100 Jahre alten Schmalspurbahn war viele Jahre umstritten. Eisenbahnfreunde, Politiker und Anlieger setzten sich für den Fortbestand des im Laufe der Jahre reduzierten Streckennetzes ein. Nun steht eine grundlegende Erneuerung des Fahrzeugparks bevor.

2



3



Am Abend des gleichen Tages findet die festliche Abschlußveranstaltung statt. Das Motorschiff „Västan" bringt die rund 130 Eisenbahnfreunde nach Waxholm. Hier wird nicht nur gegessen und Bilanz gezogen. MOROP-Präsident Dr. Ehrhard Thiele (DDR) dankte auch allen Organisatoren für die gelungenen Veranstaltungen. Anschließend informierte er über die weiteren Aufgaben des MOROP:

– Künftig muß vor allem der Informationsfluß zwischen den Landesverbänden noch besser funktionieren.
– In den Ausschüssen ist die bewährte und konzentrierte Arbeit fortzusetzen.
– Die Foren der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde sollten künftig so vorbereitet werden, daß sie echte Höhepunkte während der Kongresse werden.

Die Rückfahrt auf dem 1908 gebauten Dampfschiff „Storskär" ist ein besonderes Erlebnis.

Fazit

In wenigen Tagen gab es erfolgreiche Beratungen, es wurde viel Eisenbahn geboten, interessante Eisenbahntechnik von gestern und heute gezeigt. Den Gastgebern dieses Kongresses, besonders aber den Herren Niclas Yllner und Jürgen Boldt, gebührt ein herzliches Dankeschön. Der 35. bleibt in guter Erinnerung!

wdm

Aus der Arbeit des Ausschusses Eisenbahnfreunde

Bekanntlich ist der DMV seit 1987 auch offizielles Mitglied des Ausschusses Eisenbahnfreunde (AE) (siehe „me" 11/87, S. 14).
In Stockholm stand die weitere Konsolidierung der Arbeit des AE im Vordergrund. Das überarbeitete Verzeichnis der europäischen Eisenbahnzeitschriften wurde fertiggestellt. Eine Übersicht zum Fotorecht bei den europäischen Staatseisenbahnen konnte wegen der ausgebliebenen Meldung der meisten Mitgliedsverbände nur unvollständig vorgelegt werden. Das Präsidium des DMV hat sich zwischenzeitlich darum bemüht, aufgrund unterschiedlicher Auslegungen des bestehenden Fotorechts beim Fotografieren von Anlagen und Fahrzeugen der Deutschen Reichsbahn, den aktuellen Standpunkt des Ministeriums für Verkehrswesen zu erhalten. Das entsprechende Material ist inzwischen eingetroffen und wird nach redaktioneller Überarbeitung veröffentlicht.
Zu der geplanten Aufstellung der einzelnen Mitgliedsverbände, die sich mit dem Vorbild befassen, gab es unterschiedliche Auffassungen. Als wesentlich erscheint hier ein Informationsaustausch über die in den einzelnen Mitgliedsverbänden zuständigen Vertreter.
Die Geschäftsordnung des AE, die als Entwurf vorlag und Grundlage der weiteren Arbeit des AE ist, wurde nach Diskussion im AE ergänzt und in der Delegiertenversammlung bestätigt.
Insgesamt kann nicht übersehen werden, daß die Arbeit des seit drei Jahren bestehenden AE noch in den Kinderschuhen steckt. So war die Beratung auf dem 35. MOROP-Kongreß in Stockholm insofern unbefriedigend, als eine rechtzeitige Abstimmung über Tagungstermin und -dauer zwischen Leiter und Veranstalter nicht zustande kam und somit unter Zeitdruck gearbeitet werden mußte.
Damit konnten nicht alle anstehenden Probleme diskutiert werden. Das betraf auch einen internationalen Fotowettbewerb, zu dem die Mitglieder der MOROP-Verbände aufgerufen werden sollen.
Der DMV arbeitete dem AE
– eine Zusammenstellung aller Traditions- und Touristikbahnen der DDR sowie Eisenbahnsammlungen,
– Informationen zur Tätigkeit der Eisenbahn- und Nahverkehrsfreunde der DDR zur Veröffentlichung zu und
– übergab den Veranstaltungskalender der Eisenbahnfreunde für das Jahr 1989.
Als deutschsprachiger Vertreter wurde der Vorsitzende der Kommission für Eisenbahnfreunde des DMV, Rolf Steinicke, in das Komitee des AE durch Beschluß der Delegiertenversammlung kooptiert.

Rolf Steinicke

Dipl.-Ing. Heiner Matthes, Karl-Marx-Stadt

Eine Großserie für Chemnitz

Die Trieb- und Beiwagen der Baujahre 1928/29

2. Teil

Steuerung

Die Antriebsmotoren werden auf direktem Weg von den auf beiden Plattformen stehend angeordneten Nockenfahrschaltern gesteuert. Mit diesen lassen sich

- die Vorschaltwiderstände in Kombination abschalten,
- die Motoren von Serien- auf Parallelschaltung umstellen,
- die magnetische Erregung der Hauptfeldspulen schwächen (Shunt),
- die Motoren von „Fahren" auf „Bremsen" (Generatorbetrieb) umschalten,
- die Fahrtrichtung (Drehrichtung der Motoren) umkehren,
- Fahrten im einmotorigen Betrieb, getrennt für beide Fahrtrichtungen, realisieren und
- die Schienen- und bei einem Teil der Fahrzeuge die elektrische Feststellbremse zuschalten.

Im einzelnen sind folgende Fahrschaltertypen im Gebrauch:

Tw	Typ	Fahrstufen Serie	Fahrstufen Parallel	Bremsstufen
218–220, 222–227, 229–239	N II FB spez. 29b (AEG)	3 + 2*)	2 + 2*)	8
221, 228	VN FB 2.92 Form 3 (AEG)	11 + 2*)	10 + 2*)	17
240–252	OF 36-54 (SSW)	4 + 2*)	2 + 3*)	7

*) Dauerfahrstufen mit voller bzw. geschwächter Felderregung

Zur Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit wurde nach dem zweiten Weltkrieg die Feldschwächung bei parallelgeschalteten Fahrmotoren unwirksam gemacht.

Die Motortrenn- und Richtungswendewalze der vorgenannten AEG-Fahrschalter besitzt zusätzlich die Schaltstellung für die elektrische Feststellbremse.

Die Fahrschalter wurden anfangs mittels abnehmbarer Handkurbel betätigt. Man tauschte letztere zwecks besserer Bedienbarkeit im Rahmen von Umbauarbeiten gegen fest montierte Schalträder aus. Die Fahrschalter sind elektrisch und mechanisch gegeneinander bzw. in sich selbst verriegelt. Zu jedem Triebwagen gehört nur ein Umschalthebel.

Beleuchtung, Heizung, Lüftung

Die Beleuchtung wird ausschließlich mit 600-V-Netzspannung betrieben. Im Fahrgastraum sind neun Leuchtkörper auf der Decke und den Dachkehlen verteilt. Scheinwerfer und Beleuchtung der rückwärtigen Plattform werden gemeinsam ein- bzw. umgeschaltet. Zielschilder und Liniennummern sind beiderseits beleuchtet.

Den gesetzlichen Forderungen entsprechend wurden später Einstieg- und Schlußbeleuchtung, je nach Fahrtrichtung umschaltbar, installiert.

Drei mit 125-V-Lampen in Serienschaltung bestückte Lichtstromkreise sind getrennt abgesichert und zu schalten sowie mit einer Sucherschaltung (Überbrückung einer defekten Lampe) ausgestattet.

Zur Beheizung des Fahrgastraums werden ausschließlich umschaltbare Vorwiderstände genutzt. Sie sind unter jeweils vier Doppelsitzbänken montiert.

Da die Verbindung zum Betreiben von Beleuchtung und Heizung des Beiwagens über ein gemeinsames Kabel erfolgt, ist im Triebwagen ein Leistungsschalter für die elektrischen Verbraucher des Beiwagens vorhanden. Außerdem ist noch der Hauptschalter für alle nicht dem Fahrstromkreis zugehörenden Baugruppen installiert.

Zur Belüftung des Fahrgastraums dienen die ausstellbaren Scheiben des Oberlichtaufbaus. Künstliche Belüftung ist nicht vorhanden.

Aufbau des Beiwagens

Der Beiwagen besitzt im Gegensatz zum Triebwagen kein eigenes Laufgestell. Statt dessen ist der Wagenkasten-Boden-Rahmen mit zusätzlichen Unterzügen aus Profilstahl U 16 verstärkt. Diese tragen die Führungen der Rollenachslager und sind beim Übergang zwischen Innenraum und Plattformen abgekröpft.

Der Wagenkasten ist gegenüber den Radsätzen nur einfach abgefedert; dafür sorgen unter den Stehblechen der Seitenwände angeordnete Blattfedern. Sie dämpfen die auf die Lager der Hauptfedern wirkenden senkrechten Kräfte.

Als Bremse ist für jeden Radsatz eine Scheibenbremse vorgesehen. Das zugehörige Gestänge mit Zangen wird von einem langhübigen Elektromagneten, der sich während der elektrodynamischen Bremsung des Triebwagens erregt, mit 7,4-kN-Zugkraft betätigt. Es kann überdies auch von beiden Plattformen mittels Handrad bewegt werden. Das Übersetzungsverhältnis der mechanischen Bremsanlage beträgt 1:89,5. Es werden 137,6 % der Leer- bzw. 86,5 % der Masse des besetzten Fahrzeuges abgebremst.

Die Bremssolenoide mehrerer gekuppelter Beiwagen sind stets parallel zueinander geschaltet. Bei Ausfall eines Solenoids bleibt dank eines Bremsschutzwiderstandes die Bremswirkung im Triebwagen uneingeschränkt erhalten.

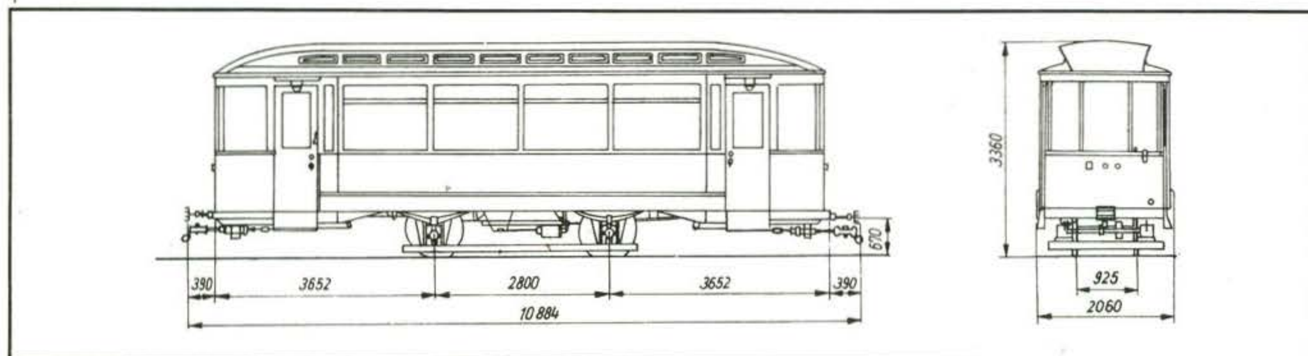
Das Äußere des Wagenkastens sowie dessen Innenausstattung sind weitgehend dem Triebwagen angepaßt, so daß sich eine gesonderte Beschreibung erübrigt.

Die Beiwagen 601–620 unterscheiden sich von den übrigen Fahrzeugen dadurch, daß die Säulenkonstruktion und die Perrontrennwände mit Stahlprofilen ausgekleidet sind. Mit diesen sind zwei ebene Sprengwerke unter der Fensterbrüstung der Seitenwände verbunden. Dadurch wird die Wagenkastenkonstruktion mittragend. Die elektrische Verbindung zwischen den Fahrzeugen für Betriebsbremse, Beleuchtung/Heizung und für die optisch-akustische Signalanlage wird durch Kabel mit unverwechselbaren Steckern hergestellt. Zur Beheizung sind vier mit Netzspannung betriebene Bahnheizkörper mit einer Leistung von insgesamt 1 200 W installiert.

Farbgebung

Entsprechend den von der Straßenbahnverwaltung gestellten Lieferbedin-

1

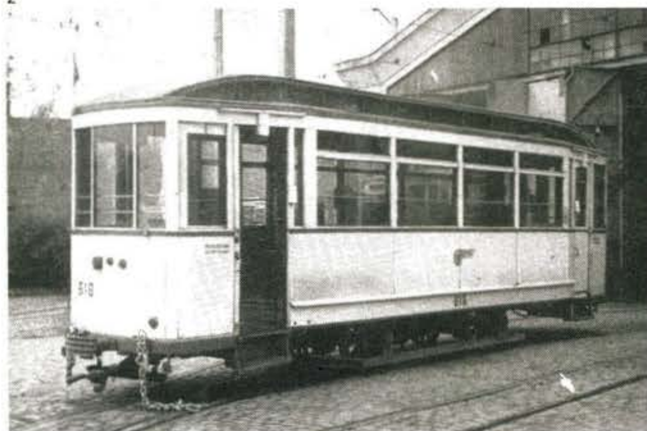


gungen erhielten die Außenflächen des Wagenkastens einen in Elfenbein gehaltenen Ölfarbanstrich. Das Dach mit Regenleiste wurde grau; Fahrgestell, Rammbohlen mit Kletterschutz, Zug-/Stoßpuffer und Kabeldosen wurden dagegen schwarz lackiert. Auch die Wagennummer war schwarz gehalten.
Seit 1956 wurde die farbliche Monotonie aufgelockert, indem die Außenflächen in Höhe des Dachkranzes, der Fensterbrüstung und des Bodenrahmens je einen blauen Zierstreifen erhielten. Auch die Rammbohlen mit Kletterschutz, Kabeldosen und die Wagennummern erschienen künftig in blauem

ab 1936: Einführung optischer Fahrtrichtungsanzeiger, Patent Knust,
1938–1956: Ersatz der beiden über jeder Stirnscheibe angebrachten Scheinwerfer durch einen Scheinwerfer in Plattenformmitte des Triebwagens,
nach 1945: Austausch der Jalousiescheiben gegen feste Stirnscheiben im Triebwagen, (versenkbare Seitenfensterscheiben werden arretiert)
ab 1949: Einbau von Fensterschutzstäben als zusätzliche Haltemöglichkeit,
ab 1951: Anordnung sämtlicher Zielschilder über den Stirnscheiben des Triebwagens, damit Wegfall der Schildermagazine unter den Frontscheiben,

Signalanlage für den Betrieb mit schaffnerlosen Triebwagen (Z-Betrieb)
1963–1968: Ausrüstung für den völlig schaffnerlosen (OS) Betrieb;
optisch-akustisches Warnsignal mit Kontrollinstrument, Ausstiegsbeleuchtung, akustisches Notsignal, Sicherheitsketten zwischen den Fahrzeugen, Rückblickspiegel, 12-V-NC-Batterie im Triebwagen, Ausbau der mechanischen Zugglocken aus Trieb- und Beiwagen,
1965–1976: Einbau einer separaten fahrtrichtungsabhängigen Betätigungsmöglichkeit der Schienenbremsen mittels Schütz- und einer Weichensteuereinrichtung,

2



3



1 Beiwagen der Serien 576–600, 601–620, 621–625 im Maßstab 1:87

2 Beiwagen der Serie 601–620

3 Eine „kipplige" Situation hatte sich am 19. September 1939 an der Platanenstraße ergeben, als ein mit Gasflaschen beladener Lkw den Triebwagen 227 rammte.

4 Seit Dezember 1975 Geschichte: Ein Zug der Linie 8 auf der Steigungsstrecke zwischen Helmholtz- und Margaretenstraße in Hilbersdorf, geführt vom Tw 229.

5 Hauptuntersuchung des Tw 332 (ex 232) und Bw 582 im Straßenbahnhof Altendorf im Jahre 1984.

4



5



Farbton. Die Stadtfarben von Karl-Marx-Stadt sind Blau-Gelb. Die Dachfarbe wechselte zum schwarzen Bitumenanstrich. Anstelle der Öl- wurden zuletzt ausschließlich Alkydfarben verwendet.

Umbauten

Im Verlaufe der zurückliegenden 59 Einsatzjahre erfuhren die Trieb- und Beiwagen zahlreiche Um- und Nachrüstungen, die im Interesse der Arbeitserleichterung, Erhöhung der Verkehrssicherheit oder der Erfüllung gesetzlicher Forderungen lagen. Im folgenden sind wichtige Veränderungen aufgeführt.

1954–1960: Einbau eines Klappsitzes für den Triebwagenführer, verbunden mit der Drehung des Fahrschalters und veränderter Plazierung einiger Bedienteile sowie Einbau einer elektrischen Schlußleuchte,
1956–1961: veränderte Liniennummernanzeige: transparente Scheiben im Triebwagen beiderseits der Zielschildkästen (dadurch Wegfall der Dachlampen); im Beiwagen Blechtafeln in Höhe der Fensterbrüstung der Stirnseiten; zusätzliche Nummerntafel neben den vorderen Einstiegen bei allen Fahrzeugen,
ab 1956: Nachrüstung einer einfachen

1972–1976: Einbau einer batteriegespeisten Notbeleuchtungsanlage zur Kenntlichmachung eines liegengebliebenen Zuges; 1969/71: Austausch der Scheinwerfer bei den Tw 220, 222, 223, 224, 227, 229, 231, 233, 234, 236 gegen Bilux-Scheinwerfer (Betrieb mit 600-V-Netzspannung über Vorschaltwiderstand),
ab 1975/76: Typenbereinigung der Fahrmotoren: die Tw 240–252 erhielten ebenfalls den leistungsstärkeren Typ Uk 523a; ab 1975/77: Die Tw 221 und 228 wurden mit Fahrschaltern des Typs DF 36–54 bestückt.

1984/85: Einbau einer 24-V-Batterie in die noch vorhandenen Triebwagen zum Betreiben von Schluß-, Brems-, Fahrtrichtungs-Blinkleuchten, der Notbeleuchtung sowie des optisch-akustischen Warnsignals im Zug. Die verbliebenen Beiwagen wurden ebenfalls mit der 24-V-Signalanlage ausgerüstet und nur noch als sogenannte Schlußwagen eingesetzt (Kabelsteckdosen nur an der vorderen Plattform).
Die Trieb- und Beiwagen verkehrten zuletzt als „unechte" Einrichtungsfahrzeuge (in Fahrtrichtung zuletzt links liegende Türen wurden gesperrt, Bedienteile der Signalanlage waren nur auf der Vorderplattform der Triebwagen vorhanden); nur die Tw 327 und 351 blieben als Zweirichtungsfahrzeuge erhalten.
Teilweise sind nicht regenerierungsfähige Originalbaugruppen (Stromabnehmer, Überspannungsschutz, Überstromauslöser) durch Ersatzbaugruppen des Einheits-Straßenbahnwagens ausgetauscht worden. Versuchsweise wurde 1954 im Tw 221 der sogenannte Fahrgastfluß (mit Schaffnersitz) eingeführt. Er hat sich nicht bewährt. Erprobt wurde ab 1969 im Tw 227 eine Kleinspannungsanlage mit Motorgenerator, Laderegler und 12-V-Batterie zum Betreiben von Scheibenwischer, Warnglocke, Brems- und Fahrtrichtungsblinkleuchten sowie Heizscheibe. Des großen Instandhaltungsaufwandes wegen wurden Motorgenerator und Regler sowie ein Teil der Kleinspannungsverbraucher 1977 wieder entfernt.
1962 war der Tw 237 kurzzeitig mit einer UKW-Funkanlage ausgerüstet. 1975 wurden die Triebwagen in 318–352 umnumeriert.

Einsatz der Fahrzeuge

Die Tw-Serie 218–239 wurde zusammen mit den neuen Bw 576–625 bei Inbetriebnahme den Betriebsbahnhöfen Kappel und Planitzstraße (heute Leninstraße) zugeteilt, während die Serie 240–252 zum Betriebsbahnhof Altchemnitz gelangte. Aufgrund der für die 20er Jahre starken elektromotorischen Ausrüstung und sicheren Bremseinrichtungen übernahmen die Tw 218–239 als Planleistung die Linien 1 (Siegmar–Markt–Planitzstraße) und 8 (Weststraße–Schauspielhaus–Hilbersdorf–Ebersdorf) und verdrängten leistungsschwächere Triebfahrzeuge der Serie 173–192 auf die vom Betriebsbahnhof Altendorf aus bedienten Linien 3 und 4 (Bernsdorf–Rottluff bzw. Borna).
Die Tw 240–252 wurden auf der Linie 5 (Altchemnitz–Johannisplatz–Furth, später Altchemnitz–Hauptbahnhof) eingesetzt, da die in der Talaue des Chemnitzflusses verlaufende Trasse günstigere Einsatzbedingungen für Triebfahrzeuge mit geringerer Antriebsleistung bot. Der vordem unhaltsame Zustand, daß kleine ältere Triebwagen bis zu zwei große Beiwagen auf den Linien 1 und 5 einschließlich der zugehörigen Einsatzlinien 2 bzw. 6 schleppen mußten und aufgrund dieser Überbeanspruchung häufig ausfielen, gehörte nun der Vergangenheit an. Die neuen aus Trieb- und zwei Beiwagen bestehenden Zugeinheiten befuhren die 11,4 km lange Linie 1 in 47 Minuten und boten mehr Plätze als zuvor an. Auf der Linie 8 kamen wegen ihrer außergewöhnlichen Trassenlage mit wechselnden Neigungen bis zu 67 ‰ ausschließlich Zweiwagenzüge zum Einsatz. Die neuen Triebwagen teilten sich hier mit fünf Triebwagen des Baujahres 1928 (Nr. 203–207), welche über die gleiche fahrdynamische Ausrüstung verfügten, die Beförderungsaufgaben.
Die kleinen Trieb- und Beiwagen früherer Baujahre verstärkten, soweit sie für die Personenbeförderung verblieben, von nun an Plankurszüge als Einsetzer oder bedienten Einsatzlinien.
Während des zweiten Weltkriegs erhielten die Tw 239, 247 und 249 bei den Fliegerangriffen in ihren Betriebsbahnhöfen Totalschäden. Das gleiche Schicksal ereilte die Bw 580, 583, 595, 618 und 619.
Die Triebwagenfahrgestelle und ein Teil der Ausrüstungen wurden 1950 für die Aufbautriebwagen (Nr. 300–307) wiederverwendet. Abgesehen von notwendigen Umdispositionen, besonders in den ersten Nachkriegsjahren, blieb es bei dem vorgenannten Aufgabengebiet für die Trieb- und Beiwagen. Bis zum Wiederaufbau des zerstörten Altchemnitzer Depots war der Straßenbahnhof Altendorf für die Linie 5 zuständig. Nur selten „verirrte" sich ein Triebwagen auf eine andere Linie, während die Beiwagen auf den Linien der „Stamm"-Betriebsbahnhöfe freizügiger eingesetzt worden sind. Mit der Umprofilierung des Betriebsteils Kappel zur Straßenbahn-Hauptwerkstatt gelangten 1953 alle dort bisher stationierten Fahrzeuge zum Straßenbahnhof Leninstraße.
Im Zuge der schrittweisen Umstellung der Linie 5 auf Regelspur wechselten die Tw 240–252 im Jahre 1960 ebenfalls zum Straßenbahnhof Leninstraße über. Von hieraus fuhren sie auf der Linie 7 (Gablenz–Furth, später Leninstraße–Furth) bis zu deren Einstellung im Februar 1972. Von nun an gab es keine feste Linienbindung für diese Fahrzeugserie mehr. So sah man die Triebfahrzeuge auf den Linien 1 (Siegmar–Gablenz), 3 (Rottluff–Zentralhaltestelle) und 9 (Schillerplatz–Schule Hilbersdorf) sowie als Verstärkungswagen.
Nach Schließung des Betriebsbahnhofs Leninstraße als Straßenbahndepot im Januar 1976 konzentrierte man alle Schmalspurfahrzeuge auf dem Betriebsbahnhof Altendorf. Das Schmalspurnetz war inzwischen auf wenige Streckenäste zusammengeschrumpft. Abgesehen von einigen noch nicht ausgemusterten Exemplaren aus anderen Bauserien von Trieb- und Beiwagen war der größte Teil der hier beschriebenen Fahrzeuge intakt. Ihnen oblag daher auch die Besetzung der Linien nach Siegmar, Schönau, Rottluff und zur Weststraße. Als letzte Linie des einstigen Schmalspurnetzes bestand bis vor wenigen Tagen noch die Linie 3 (Zentralhaltestelle–Rottluff) als Einsatzgebiet.

6



6 Von 1977 bis 1984 wurden auf Spezialdrehgestellen TATRA-Fahrzeuge über eine schmalspurige Betriebsstrecke von und zur Hauptwerkstatt Kappel gebracht. Seit einigen Wochen ist die Hauptwerkstatt durch eine regelspurige Gleisanlage erreichbar (siehe auch „me" 10/84, S. 7).

Fotos: Sammlung Verfasser (3); Verfasser (2, 4 bis 6); Zeichnung: Verfasser

Quellenangaben

{1} Technische Lieferbedingungen sowie Schriftwechsel (in: Akte „Straßenbahnwagen 1", Archiv VEB Nahverkehr Karl-Marx-Stadt)
{2} Gleispläne des VEB Nahverkehr Karl-Marx-Stadt
{3} Lehmann, P. und Matthes, H.: Betriebschronik der Straßenbahn Karl-Marx-Stadt 1980; Autorenkollektiv: Straßenbahn-Archiv 3, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1984

Dampflok-Resümee '88

Am 28. Mai 1988 war es soweit: Der planmäßige Einsatz von Dampflokomotiven auf dem regelspurigen Streckennetz der DR wurde offiziell beendet (s. a. „me" 7/88, S. 2).
Anlaß genug, von den noch verbliebenen Planlokomotiven Abschied zu nehmen. Eisenbahner und unzählige Freunde der Dampflok feierten gemeinsam. Daß die vielerorts durchgeführten Veranstaltungen eine sehr breite Resonanz fanden, ist dem großen Engagement vieler Eisenbahner zu verdanken. Stellvertretend hierfür seien die gelungenen Ausstellungen in Glauchau und Löbau genannt. Impressionen von diesem historischen Ereignis vermittelt unsere Bildauswahl auf dieser und der folgenden Seite.

1 50 3559 bei der Ausfahrt nach Oschersleben aus dem Güterbahnhof Magdeburg-Buckau (März 1988). Diese Lok und zwei weitere Maschinen fuhren auch noch im Sommer planmäßig (s. „me" 8/88, S. 3).

2 Letzte Fahrt mit Dampf des Bw Engelsdorf. 52 8186 mit Sonderzug in Großsteinberg (28. Mai 1988)

3 Einer der letzten Dampflokeinsätze des Bw Glauchau: 50 3519 mit Nahgüterzug in Oelsnitz (Erzgeb.); im Hintergrund der Förderturm des ehemaligen Karl-Liebknecht-Schachtes (5. Mai 1988)

1



2



3



mosaik

4



5



6



4 Vom Bw Bautzen wurden zum Abschluß nochmals mehrere Personenzüge mit Dampflokomotiven bespannt: 52 8149 bei der Abfahrt vom Haltepunkt Cunewalde (15. Mai 1988).

5 Abschiedssonderzug durch die Oberlausitz, gezogen von den Lokomotiven 52 8149 und 52 8200 (14. Mai 1988).

6 Zum Ausklang gab es am 11. und 12. Juni 1988 eine große Dampflokparade im Bw Glauchau: 86 333, 86 607, 86 1501, 58 261, 58 3047 und 50 3519 (v. l. n. r.).

Fotos: R. Steinke, Magdeburg (1); Albrecht, Oschatz (2); T. Böttger, Karl-Marx-Stadt (3); O. Urban, Krauschwitz (4 u. 5); F. Heilmann, Cottbus (6)

Sonderfahrten 1989

Auch im nächsten Jahr sind zahlreiche Sonderfahrten geplant. Darüber wollen wir Sie, liebe Leser, bereits jetzt informieren. Dazu beachten Sie bitte folgende Hinweise:

1. Für die Einhaltung dieser Sonderfahrten, einschließlich der dafür vorgesehenen Fahrzeuge, kann keinerlei Gewähr übernommen werden. Änderungen sind also vorbehalten.

2. Es ist deshalb wichtig, daß die vorab auf unserer Seite „dmv teilt mit" veröffentlichten Informationen beachtet werden. **Erst nach Veröffentlichung der genauen Angaben können Fahrkarten bestellt werden; vorherige Anfragen sind zwecklos.** Das gilt auch für ausländische Interessenten, die ihre Bestellungen dann an die Generaldirektion des Reisebüros der DDR, Alexanderplatz 5, DDR - 1020 Berlin, richten möchten.

3. 1989 wird es außerdem wieder einige Sonderfahrten und Fahrzeug-Ausstellungen geben, die auf Initiative örtlicher Organe stattfinden werden und in der nebenstehenden Übersicht nicht enthalten sind. Wir bemühen uns, Sie darüber rechtzeitig zu informieren.

Ihre Redaktion
„modelleisenbahner"

Verkehrstage	Strecke	Lokomotiven	Wagenpark
18. 2.	Zwickau–Freiberg–Holzhau u. zurück	E 44 50 849	TZ Zwickau
15. u. 16. 4.	Dessau–Wörlitz u. zurück (zweimal täglich)	103 027	TZ Velten
6. u. 7. 5.	Berlin-Lichtenberg–Königs Wusterhausen–Zossen–Jüterbog–Seddin–Berlin-Lichtenberg	52 6666 74 1230	TZ Velten
20. bis 28. 5.	Traditionsbetrieb Leipzig–Borsdorf–Großsteinberg und zurück „150 Jahre LDE"	65 1049 74 1230 im Wechsel (Ersatz 86)	TZ Velten
10. u. 11. 6.	Dresden–Pirna oder Arnsdorf–Dürrröhrsdorf–Neustadt (Sa.)–Rathmannsdorf und zurück. „Tag der Werktätigen des Verkehrswesens"	01 (62) 38 205 50 849 (86)	TZ Zwickau
24. 6.	Cottbus–Görlitz–Bautzen–Königswartha–Spremberg–Cottbus oder Bautzen–Baruth–Bautzen–Wilthen–Bautzen	02 u. 01 65 86	TZ Zwickau TZ Velten
19. u. 26. 8.	Leipzig Hbf–Riesa–Döbeln–Leipzig Hbf „150 Jahre LDE" Fahrzeug-Ausstellung	19. 8./218 031 58 3047 26. 8./02 201 03 1010	TZ Zwickau mit Speisew.
26. 8.	Magdeburg–Falkenberg–Radebeul und zurück „150 Jahre LDE" Fahrzeug-Ausstellung	Lok im Wechsel mit BV Hl 02 201 03 1010	Betriebspark
9. 9.	Gera–Wünschendorf–Werdau–Reichenbach ob. Bf.–Herlasgrün–Falkenstein–Muldenberg–Adorf–Plauen unt. Bf.–Greiz–Gera	65 1049 58 3047	Doppelstockwagenzug
9. 9.	Zwickau–Adorf–Greiz–Neumark–Zwickau	58 3047 50 849	TZ Zwickau
16. 9.	Rostock–Güstrow–Neubrandenburg und zurück (125 Jahre Eisenb. in Mecklenburg)	38 1182 Ersatz 35 1113	TZ Zwickau
30. 9. u. 1. 10.	Berlin-Lichtenberg–Bernau–Eberswalde–Angermünde–Oderberg–Bad Freienwalde–Wriezen–Berlin-Lichtenberg	38 1182 52 6666	TZ Velten

TZ – Traditionszug

Lokeinsätze

Bw Güstrow
Lokbestand: 50 3525, 50 3538, 50 3571, 50 3668, 50 3675 (alle abgestellt), 41 1261, 41 1287 (ex Hzl, in Priemerburg zerlegt).
Bw Rostock
Lokbestand: 44 489 (Dsp), 44 2634 (Reserve Hzl), 50 3534, 50 3569, 44 1595 (abgestellt in Meyenburg), 50 4061 (ex Dsp Sanatorium Heiligendamm, zur Zerlegung ins Bw Rostock gefahren).
Bw Wismar
Lokbestand: 50 3545 (ex Bw Wittenberge, Einsatz für Sonderfahrten – z. B. 3. September 1988), 50 3665 (abgestellt in Meyenburg).
JHa. (September 1988)

Einsatzstelle Oberwiesenthal
Lokbestand: 99 1734, 99 1773, 99 1788 (mit L 7), 99 1772 (schadhaft abgestellt).
Einsatzstelle Freital-Hainsberg
Lokbestand: 99 1771, 99 1775, 99 1776, 99 1783, 99 1790, 99 1606 (Reserve Hainsberg), 99 1746, 99 1780 (Lokhilfe in Zittau), 99 1747 (abgestellt), 99 1761 (Raw).
Pro Tag werden vier Planloks für Zug- und Rangierleistungen eingesetzt.
Hoy. (September 1988)

Bw Engelsdorf
Planmäßig werden täglich noch vier Elloks der BR 254 eingesetzt, wovon folgende Leistungen am Tage gefahren werden: Nk (57657) 5.36 außer So, 7.03 Zwi; Lz Nk; Nk (72627) 9.40, 9.53 Bo; Bo (54674) 10.39, 11.22 Pa; Lz Wa; Wa (54663) 13.03, 13.35 Edf. Edf (59619) 9.25, 10.21 Nk; Nk (59372) 12.24, 12.32 Lo; Lz Bo; Bo (55648) 13.49, 14.14 Ga; Lz Esp; Esp (59622) 19.25, 21.03 Lä. Ew (P 6482) 5.50, 5.52 Eb; Eb (P 3943) 6.08, 6.47 Rie; Lz Edf; Lz Bö; Bö (56069) 10.36, 10.51 Esp; Esp (56672) 12.26, 15.59 Gk; Gk (54656) 19.41, 20.47 Edf.
Weiterhin sind mehrere Bereitschaftsdienste in den Dienstplänen enthalten, so daß diese Lokomotiven auch auf anderen Strecken beobachtet werden können.
Legende: Bo – Borna, Bö – Böhlen, Edf – Engelsdorf, Ew – Elsterswerda, Eb – Elsterwerda-Biehla, Esp – Espenhain Werkbf., Ga – Gaschwitz, Gk – Großkorbetha, Lo – Lobstädt, Nk – Neukieritzsch, Pa – Leipzig-Plagwitz, Rie – Riesa, Wa – Leipzig-Wahren, Lä – Leipzig-Leutzsch, Zwi – Zwickau, Lz – Leerfahrt.
mns.

BKK Bitterfeld
Zum Bestand des Braunkohlenkombinats (BKK) Bitterfeld gehören bekanntlich seit einigen Jahren mehrere von der DR übernommene Lokomotiven.
1-1121[II], ex 254 089 der DR, am 1. September 1982 an BKK verkauft, von Frühjahr 1987 bis Anfang 1988 in Betrieb,
1-1122, ex 254 058 der DR, am 1. Oktober 1979 an BKK Bitterfeld verkauft, kürzlich in der Zentralwerkstatt Gräfenhainichen aufgearbeitet,
254 114 Mietlok seit Dezember 1986, im Einsatz bis Anfang 1988.
Gra/Mlm.

Werklokomotiven

Schier unendlich erscheint die Palette der Dampflokomotiven, die über viele Jahre hinweg zuverlässig auf Werkbahngleisen ihren Dienst taten. Verschwindend gering sind dagegen jene Eisenbahnfreunde, die vor 20, 30 oder 40 Jahren derartige Maschinen auf Bildern festhalten konnten. Einer unter ihnen war Werner Umlauft aus Erfurt. Mit dem Fotoapparat im Gepäck fuhr er von einer Werkbahn zur anderen und konnte so manchen Oldtimer für die Nachwelt „konservieren". Einige Aufnahmen aus seiner Sammlung stellen wir auf dieser Seite vor. Weitere Angaben über die einzelnen Lokomotiven sind – wie immer – willkommene Ergänzungen für unsere Leser.
me

1

1 Kräftig Dampf machte noch im Jahre 1958 die Werklokomotive „Bi 5" des Kaliwerks in Bischofferode (Eichsfeld). Der Dreikuppler wurde 1910 von der Firma Humboldt gebaut und mit der Fabrik-Nr. 691 ausgeliefert.

2 Nicht weniger interessant die Werklokomotive Bi 3 des gleichen Betriebes im Jahre 1960. Leider ist von dieser Maschine nur das Herstellerwerk bekannt: Henschel.

3 Mehr jedoch wissen wir über die Geschichte dieses Veteranen. Er wurde am 18. November 1884 von Borsig hergestellt und mit der Fabrik-Nr. 4068 an die KPEV geliefert. Diese ehemalige pr T 7 war bis 1895 als Magdeburg 1713, bis 1904 als Cassel 1855, bis 1906 als Cassel 1605 und danach als Cassel 6852 im Einsatz. Von der DRG wurde die Maschine nicht mehr übernommen. Nach dem zweiten Weltkrieg gehörte sie dem VEB Braunkohlewerk „John Schehr" Laubusch als WL 1 und wartete zum Zeitpunkt der Aufnahme – 1960 – auf den Abtransport zur LOWA-Reparaturwerkstatt Mühlhausen.

4 Der Werklokomotive 21 der Leuna-Werke in Niedersachswerfen, aufgenommen ebenfalls im Jahre 1960, sieht man das Baujahr nicht an. Sie wurde erst 1920 bei Henschel gebaut und erhielt die Fabrik-Nr. 17652.

Fotos: W. Umlauft, Erfurt

2



3



4



In eigener Sache
Seit 1980 erscheint in loser Folge die Rubrik „Werklokomotiven". Sie gehört inzwischen zu den beliebtesten Beiträgen im „me". Zahlreiche Veteranen der Schiene wurden bisher vorgestellt und weitere werden folgen. Nun trägt sich der transpress VEB Verlag für Verkehrswesen mit dem Gedanken, die bewährte Reihe „Eisenbahn-Fahrzeug-Archiv" um den Band Werklokomotiven zu erweitern. Wer an diesem Buch mitarbeiten möchte, wende sich bitte an das Lektorat Eisenbahn des Verlages.
me

Peter Zander (DMV), Grube
(b. Potsdam)

Lokomotiven nach dem Musterblatt III 4 g

Baugeschichte

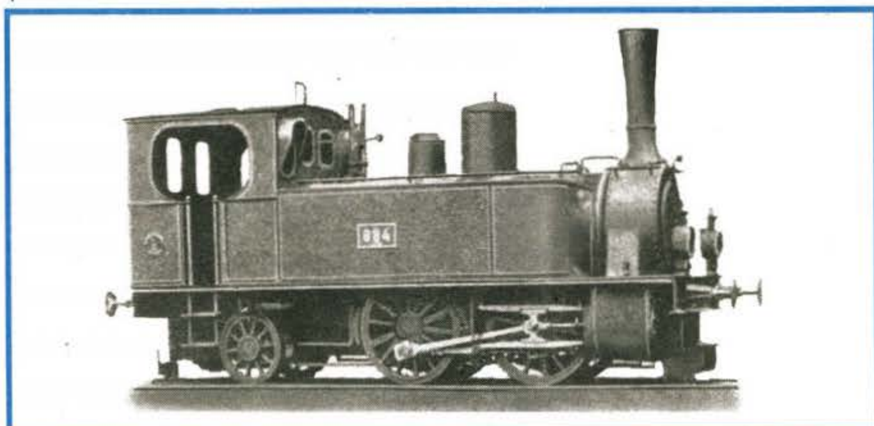
Noch zu Zeiten der Privatbahn-Gesellschaften in Preußen gab es die ersten Bestrebungen, die Fahrzeuge nach bestimmten, einheitlichen Normen zu bauen. Damals betraf es vorwiegend Wagen, deren Übergang auf die Strekken anderer Privatbahnen zuerst erforderlich wurde. Dazu waren die Einhaltung bestimmter Grenzmaße, vereinheitlichte Zug- und Stoßvorrichtungen sowie normierte Laufwerke wünschenswert. Mit der Verstaatlichung der preußischen Bahnen wurden diese Forderungen noch dringlicher und auch für die Lokomotiven bedeutsam. Seit 1871 fanden zu diesem Zweck Beratungen zwischen den Direktionen der Eisenbahn-Verwaltungen statt. Im Ergebnis dieser Zusammenkünfte, an denen später auch die Vertreter der anderen deutschen Länderbahnen teilnahmen, entstanden die „Normalien für Betriebsmittel der Staatsbahnen und der unter Verwaltung des Staates stehenden Bahnen" von 1877. Die Betriebsmittel – Lokomotiven und Wagen – wurden in Übersichtszeichnungen, später Musterblätter genannt, und in Werkzeichnungen, die Details für die Fabrikation zeigten, dargestellt und in einem als Atlas oder Album bezeichneten und gebundenen Verzeichnis zusammengefaßt. Schon im Jahre 1882 begann eine Überarbeitung der Normalien. Sie wurden zwei Jahre später als revidierte und erweiterte Normalien verabschiedet. Darin waren die in Tabelle 1 aufgeführten Musterblätter und Werkzeichnungen enthalten.

Tabelle 1: Zeichnungen zu den revidierten und erweiterten Normalien von 1884

Musterblätter	I 1	– 4	Personenwagen
	II 1	– 2	Güterwagen
	III 1	– 3	Lokomotiven und Tender
Werkzeichnungen	IV 1	– 6	Wagen aller Gattungen
	V 1	– 17	Personenwagen
	VI 1	– 10	Güterwagen
	VII 1	– 14	alle Lokomotiven
	VIII 1	– 9	Personenzuglokomotiven
	IX 1	– 9	Güterzuglokomotiven
	X 1	– 7	Tender
	XI 1	– 2	alle Betriebsmittel

In der Gruppe III waren je eine Personen- und Güterzuglokomotive und auf dem dritten Musterblatt der zu beiden gehörende Tender aufgenommen. Verschiedene Direktionen der K.P.E.V. hatten Tendermaschinen in ihrem Bestand. Sie stammten teilweise noch von den ehemaligen Privatbahnen. Es wurden bis 1888 aber auch neue beschafft (Abb. 1–3). Ein Erfordernis für solche Lokomotiven bestand im Stadtbahn- und Vorortverkehr, auf kürzeren Hauptstrecken und auch im Verschiebedienst. Je nach dem Verwendungs-

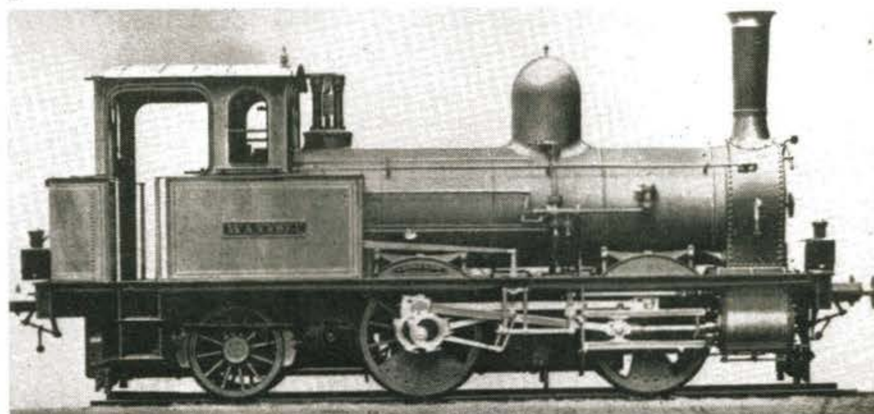
1



1 Diese Tenderlok mit der Nummer 884 gab die Anregung, nach weiteren B1-Tenderloks zu suchen. Leider waren über diese Maschine keine weiteren Angaben aufzufinden.
Reproduktion aus: „Die Lokomotive in Kunst, Witz und Karikatur" herausgegeben von Hanomag 1922

2 Lokomotive WANNSEE der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn, hergestellt bei Borsig 1877 mit der Fabrik-Nr. 3581. Gemeinsam mit zwei Schwesterloks beförderte sie Vorortzüge auf der Wannseebahn. Nach der Verstaatlichung gehörte die Maschine zur KED Magdeburg.

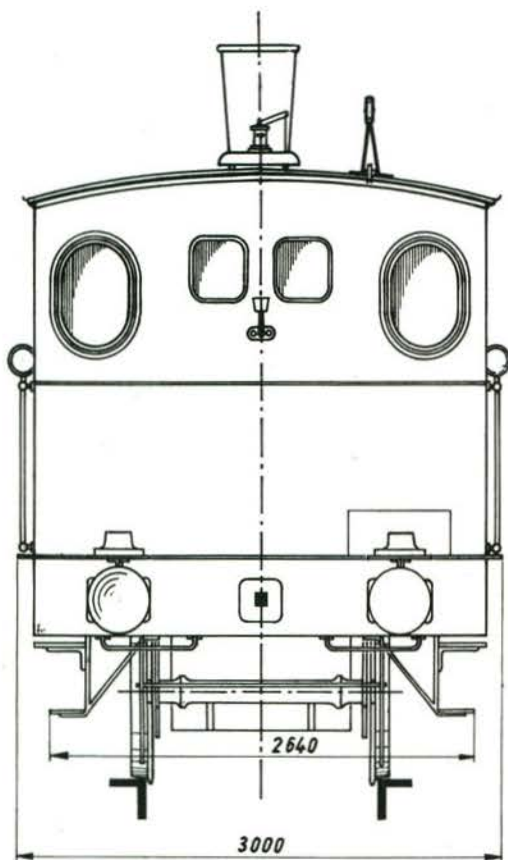
2



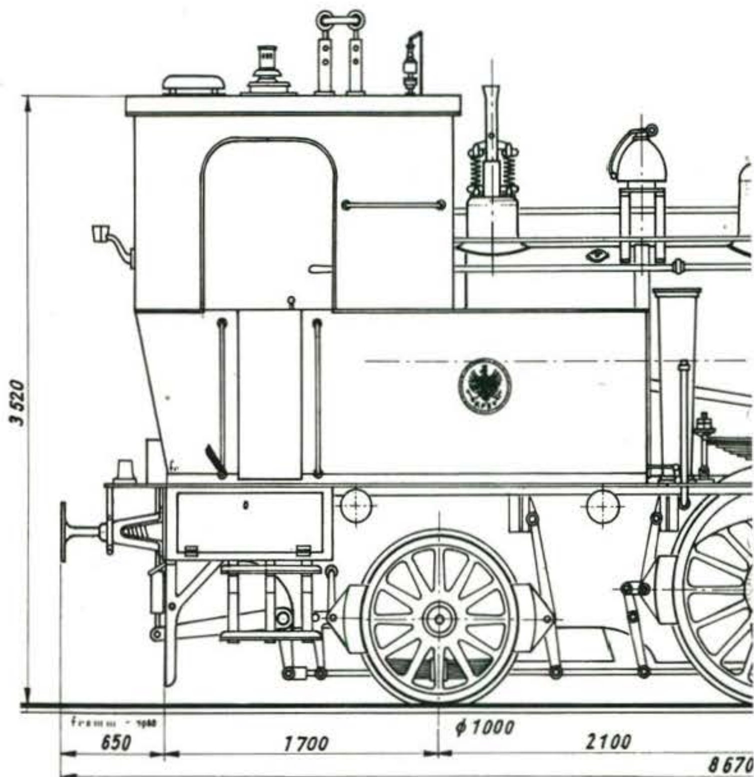
zweck und ihrem Alter hatten sie zwei oder drei gekuppelte Treibachsen. Zweikuppler gab es mit vorderer oder hinterer Laufachse. Auf Ersuchen der KED Hannover begannen ab 1888 die Beratungen zur Aufnahme einer $^{2}/_{3}$ gekuppelten Tenderlok in die Normalien. Schon bald war man sich einig, eine neue, einheitliche Bauart zu schaffen und in das Verzeichnis aufzunehmen. Als Grundlage diente die Borsigsche Konstruktion für die KED Magdeburg von 1884. Den Entwurf arbeitete die Firma Henschel & Sohn in Kassel aus. Im Juni 1890 wurde der Entwurf vom Minister der öffentlichen Arbeiten gebilligt und als Musterblatt III 7 eingeordnet. Später erhielten diese $^{2}/_{3}$ gekuppelten Tenderlokomotiven die Gattungsbezeichnung T 4 und das Musterblatt wurde in III 4 a geändert.
Aus dieser Bauart leitete man eine leichtere ab, die für Nebenbahnen mit ihrer geringeren Achsfahrmasse geeignet sein sollte. Wiederum wurde ein entsprechender Entwurf bei Henschel & Sohn in Auftrag gegeben. Die Zeichnungen wurden durch den Erlaß I 3188 vom 11. April 1894 genehmigt. Das Musterblatt erhielt innerhalb der Normalien die Bezeichnung III 4 g.

Beschreibung

Für die Lokomotive wurde ein Blechrahmen vorgesehen. Die beiden Rahmenwangen aus 10 mm starken Blechen vernietete man mit horizontalen und vertikalen Querblechen von 6 bis 8 mm Dicke. Das vordere Rahmenteil war als Wasserbehälter ausgebildet. Alle drei Achsen lagerten fest im Rahmen. Die Federn der Kuppel- und Treibachse, über dem Umlaufblech liegend, waren durch Ausgleichhebel, damals Balancier genannt, miteinander verbunden. Die Laufachse setzte man soweit nach hinten, daß der Aschkasten davor Platz fand, aber andererseits der Achsstand nicht zu groß wurde. Wegen des Was-



Rückenansicht



Längenansicht

„me-fahrzeugarchiv"

3. Folge

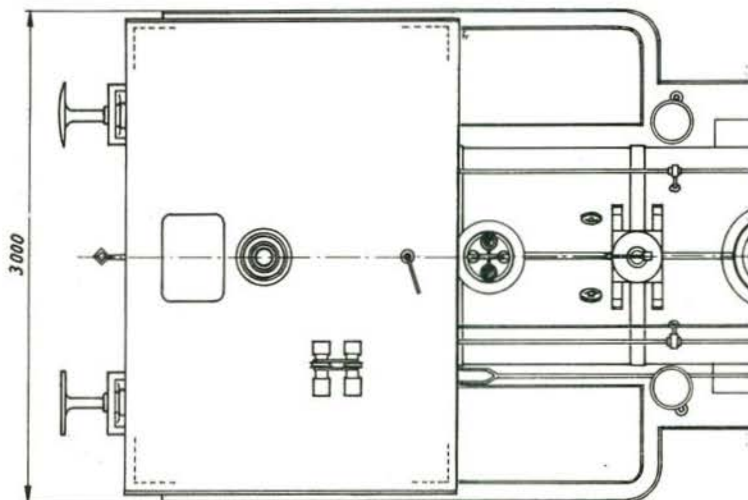


Lokomotiven nach dem Musterblatt III 4 g

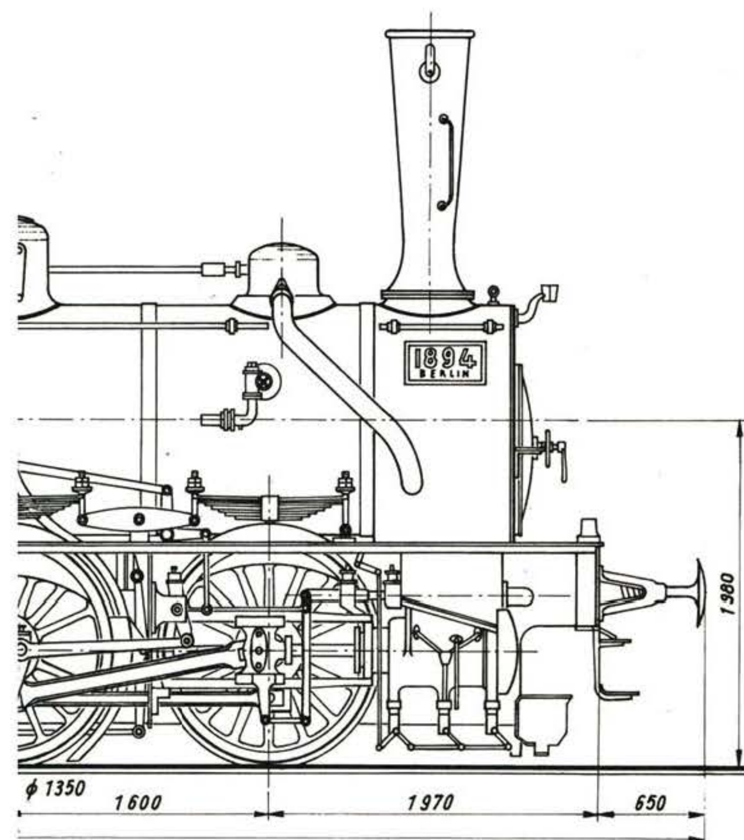
Zum 150jährigen Bestehen der Eisenbahn im ehemaligen Preußen
Maßstab: 1:43,5

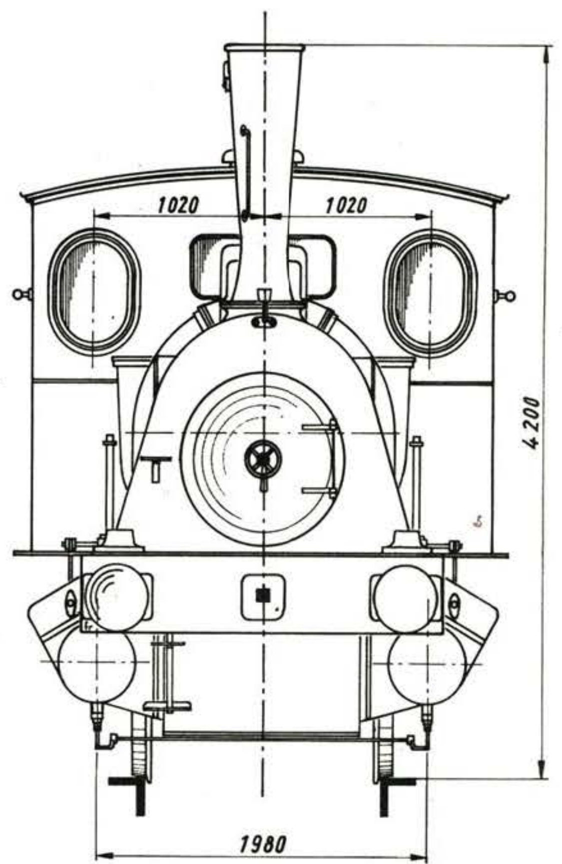
Immer wieder begegnen wir in Veröffentlichungen, in Gesprächen und Filmen der „preußischen Genauigkeit". Vielfach wird behauptet, im einstigen Staate Preußen wurden bei Behörden und anderen Dienststellen keine Abstriche zugelassen. Das betraf natürlich auch die Eisenbahn, eingeschlossen die Verwaltungsarbeit.
In der Praxis sah es jedoch oft ganz anders aus. Ein Beispiel dafür sind die auf dieser Seite veröffentlichten Zeichnungen. Die dazugehörige Originalvorlage sieht zwar auf den ersten Blick sehr exakt aus. Vergleiche mit den angegebenen Grundmaßen zeigen dann aber, daß zahlreiche Maße doch nicht der zeichnerischen Darstellung entsprechen. Auf den Millimeter kam es hier offensichtlich nicht an. Der „K.P.E.V.-Zeichner" brauchte es also nicht so „preußisch genau" nehmen.
Deshalb wurde die Originalvorlage gründlich überarbeitet. Jetzt stimmen Maße und Zeichnungen genau überein. Damit dürften gute Voraussetzungen für den Modellbau geschaffen sein.

Zeichnungen: Beschaffung P. Zander, Grube;
Bearbeitung G. Fromm, Erfurt

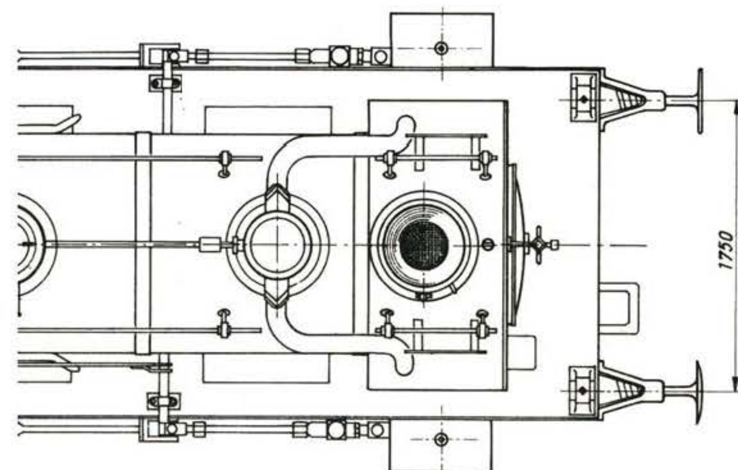


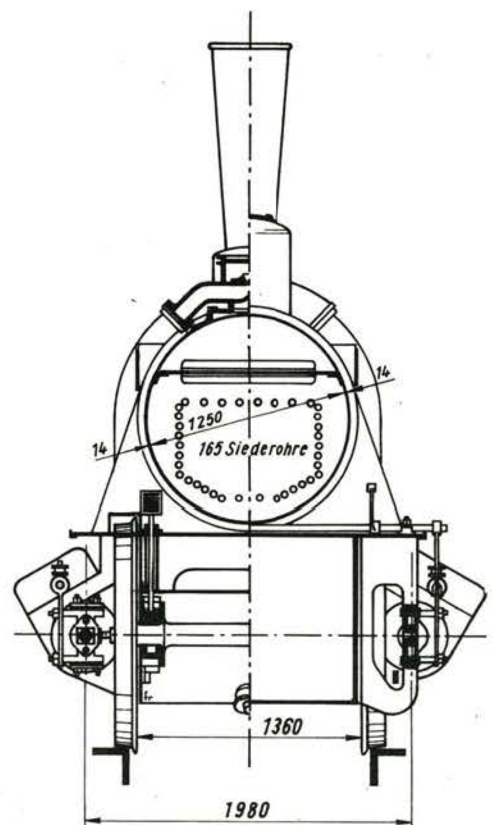
Draufsicht





Vorderansicht





Querschnitt

Links Rechts

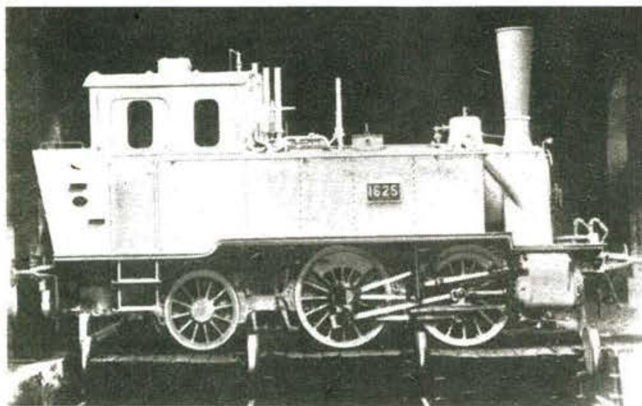
serkastens im Rahmen kam nur eine Außensteuerung in Anwendung. Sie entsprach der Bauart Heusinger.
Die kupferne Feuerbüchse herkömmlicher Bauart wies bei einer Rostfläche von 1,4 m² eine feuerberührte Heizfläche von 6,1 m² auf. Decken- und Seitenanker verbanden sie mit den Stehkesselwänden. Der Langkessel, aus drei Schüssen zusammengenietet, nahm 165 Siederohre auf. Sie hatten eine Länge von 3240 mm zwischen den Rohrwänden und eine lichte Weite von 41 mm. Auf dem vorderen Kesselschuß fand der Regulator seinen Platz. Aus Gewichtsgründen hatte man auf einen schen Wurfhebelbremse". Sie wirkte über ein Gestänge auf die Treib- und Laufachse. Für den Zug waren die notwendigen Rollen und Vorrichtungen der Heberlein-Bremse im Führerhaus und an der Lok vorhanden. Ferner hatte man durch ein Gestänge im Führerhaus die Möglichkeit geschaffen, daß durch das Zugpersonal über eine Notleine die Dampfpfeife betätigt werden konnte. Diese Leine war auf der Heizerseite außen am Wagenzug entlanggeführt. Die Lokomotivbeleuchtung erfolgte durch die üblichen Petroleumlampen. Die technischen Daten gehen aus Tabelle 2 hervor.

Tabelle 3: Personenzug-Tenderlokomotiven nach Musterblatt III 4 g (4)

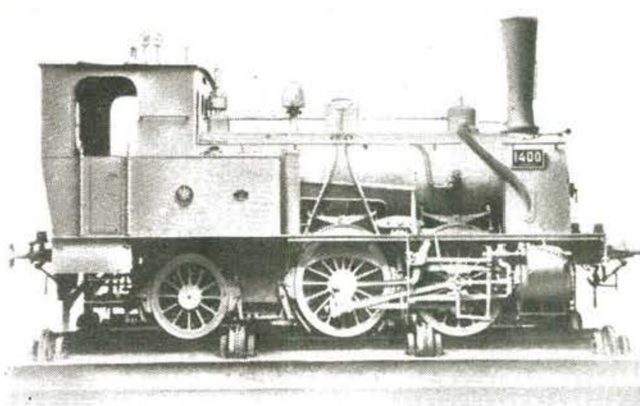
Fabriknummer	4137	4138	4139
Hersteller	Henschel & Sohn, Kassel		
Lieferjahr	1895	1895	1895
Betriebsnummer	2010	1400	1429
Direktion	Berlin	Magdeburg	Köln, rrh.
weitere Nummern und Direktionen	2010 Posen (1895) 1577 Posen (1899)	1650 Hannover (1905)	1616 Münster (1895)
Umzeichnung 1906	6101 Posen	6083 Hannover	6451*) Münster*)
Verbleib	Verkauf	?	?

*) danach noch 6417 Kattowitz

3



4



Dampfdom verzichtet. Die zur Bedienung des Regulators notwendige Reglerstange führte man auf dem Kesselscheitel durch den Sandkasten. Vom Reglerkopf gelangte der Dampf durch außen am Kessel verlegte Einströmrohre in die Zylinder.
Die Kohlenvorräte befanden sich in zwei seitlichen Behältern an der Führerhausvorderwand. Es bedurfte wohl einiges Geschicks vom Heizer, in dem nach unten eingezogenen Führerhaus das Feuer zu beschicken. An der Führerhausrückwand, nicht eingezeichnet, war der Platz für den Hebel der „Exter-

Tabelle 2: Hauptkenndaten

Gattung	T 2 nach Musterblatt III 4 g
Bauart	B 1 n2
Hersteller	Henschel & Sohn, Kassel
Fabriknummer/Lieferjahr	4137–4139/1895
zul. Geschwindigkeit	50 km/h
Steuerungsbauart	Heusinger
Bremsbauart	Wurfhebelbremse, Seilzug
Zylinderdurchmesser	360 mm
Kolbenhub	580 mm
Treibraddurchmesser	1350 mm
Laufraddurchmesser	1059 mm
Kesselüberdruck	12 bar
Heizrohre – Anzahl	165
– Länge	3240 mm
– Durchmesser	41/46 mm
Rostfläche	1,4 m²
Strahlungsheizfläche	6,1 m²
Heizrohrheizfläche	69,9 m²
Masse der Lok – leer	26680 kg
– dienstbereit	35780 kg
Wasserkasteninhalt	4 m³
Brennstoffvorräte	1600 kg

Einsatz und Verbleib

Ganz offensichtlich erwies sich die nach dem Musterblatt III 4 g gebaute Tenderlokomotive als Fehlkonstruktion. Nach den gesichteten Unterlagen wurden lediglich drei Exemplare durch die Firma Henschel & Sohn in Kassel gebaut. Es ist wahrscheinlich, daß diese Probefahrzeuge den eigentlichen Zweck, bei einer Achsfahrmasse von maximal 10000 kg eine höhere Zugkraft als die älteren B-gekuppelten Tenderlokomotiven zu erreichen, verfehlten. Die Achsfahrmasse der Treib- und Kuppelachse betrug im betriebsfertigen Zustand jeweils 12800 kg. Der Charakter von Versuchsfahrzeugen wird dadurch unterstrichen, daß die drei Loks zu drei verschiedenen Direktionen kamen. Tabelle 3 enthält wichtige Stationierungen und Bahnnummern. Sie basieren teilweise auf Angaben von G. Scheingraber in (3).
Bei der letzten Umzeichnung erhielten die Lokomotiven nach Musterblatt III 4 g im amtlichen Verzeichnis der Gattungszeichen und Betriebsnummern von 1906 die Gattungsbezeichnung T 1 und den Nummernbereich 6001–6040. Keine der Loks wurde aber so eingeordnet. Wurde hier der preußischen Pedanterie ein Schnippchen geschlagen? Die KED Hannover ordnete ihre Lok mit der Betriebsnummer 6083 in die Gattung T 2 ein. Als T 4 wurde die Lok der KED Münster bezeichnet und trug hier die Nummer 6451. Daneben gegriffen haben dürfte allerdings die KED Posen mit der Loknummer 6101, wodurch die

3 Personenzug-Tenderlokomotive der KED Berlin für die Stadtbahn. Sie wurde schon zu Staatsbahnzeiten beschafft und zwar 1884 von Henschel & Sohn in Kassel.
4 B1n2-Tenderlokomotive nach Musterblatt III 4 g für Nebenbahnen. Gegenüber dem Musterblatt zeigt die Aufnahme zwei Sandfallrohre zur Treibachse. Die Lok wurde 1895 von Henschel mit der Fabrik-Nr. 4138 an die KED Magdeburg geliefert.
Repros: Verfasser

Lok eine T 3 wurde. Somit haben wir den seltenen Fall, daß drei Lokomotiven vier verschiedenen Gattungen angehörten. Ein Lehrbeispiel für die Zuverlässigkeit statistischer Angaben!
Keine der Lokomotiven wurde durch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft übernommen. Nach (3) soll die Lok Posen 6101 im Jahre 1918 an die Kleinbahn Marienborn–Beendorf verkauft worden sein. Der Verbleib der beiden anderen Loks war nicht zu ermitteln.

Quellenangaben

(1) Zentrales Staatsarchiv, Dienststelle Merseburg
Bestand: Rep. 93 E – Ministerium der öffentl. Arbeiten
Signatur: 2559 – Normalien für Betriebsmittel
(2) Zentrales Verwaltungsarchiv des Ministeriums für Verkehrswesen
Bestand: Technisches Zentralamt
Signatur: 554 – Verzeichnis der Gattungszeichen und Betriebsnummern der K.P.E.V.
171 KB – Musterblatt III 4 g
(3) G. Scheingraber: Die Lokomotiven nach Musterblatt III 4 g der K.P.E.V. Lok-Magazin 74 (1975), Franck'sche Verlagsbuchhandlung Stuttgart
(4) Informationen von Herrn D. Kutschik, Berlin-Friedrichshagen

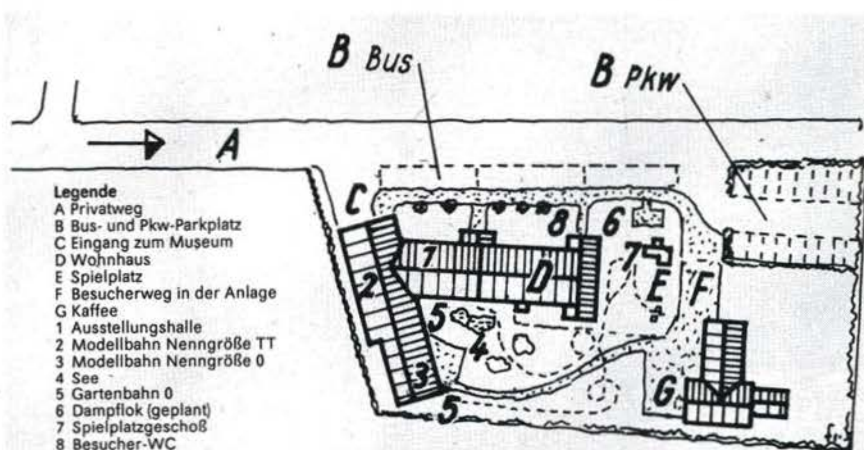
Ing. Hans Weber (DMV), Berlin

„Chateau Småröd"

Das Modelleisenbahn- und Eisenbahnmuseum im südschwedischen Munkedal

Zwischen den unweit von Göteborg gelegenen Orten Hogsdorp und Munkedal, unmittelbar neben der Europastraße 6 und einer Eisenbahnstrecke, befindet sich ein dreiteiliger, weinroter Elektrotriebwagen. Dieses Fahrzeug steht auf einem verträumt in der Landschaft liegenden Bahnhof ohne jeglichen Gleisanschluß und gehört zum Järnvägsmuseum „Chateau Småröd".
Originalsignale und eine offene Schranke der Schwedischen Staatsbahnen (SJ) laden in das im April 1985 eröffnete Museum ein. Was nun aber zur Besichtigung angeboten wird, ist das alleinige Werk von Jürgen Boldt. Er ist als passionierter TT-Freund schon seit langem ein über die Grenzen Schwedens bekannter Modelleisenbahnfreund. Jürgen Boldt baute von 1956 bis etwa 1970 eine der größten und bekannten TT-Anlagen auf. 1970 kaufte er ein einsam liegendes Grundstück mit Ladengeschäft und Tankstelle. Dieses Haus erweiterte der Modelleisenbahnfreund innerhalb von 18 Jahren in etwa 35 000 Stunden Freizeitarbeit zu dem Objekt, das heute den Museumskomplex darstellt.

Von der Idee über Projektzeichnungen, die Erd- und Fundamentarbeiten, den Neubau von Ausstellungsräumen und Dacharbeiten, dem Verlegen von zwei 80 bzw. 14 m langen Gleisen sowie den Bau von Bahnsteigkanten bis zum Einbau umfangreicher Sicherungs- und Kontrolleinrichtungen – alle diese Arbeiten hat Jürgen Boldt selbst ausgeführt.
Heute umfaßt das Museum drei Bereiche. Auf dem Museumsvorplatz beeindrucken zwei sehr interessante Original-Fahrzeuge der SJ. Dabei handelt es sich um den dreiteiligen Elektrotriebzug vom Typ X6 (Nr. 261) und eine Ellok vom Typ Hg mit der Nr. 769.
Die von den SJ seinerzeit ausgemusterte und insgesamt 72 m lange Triebzugeinheit hat an der für sie gebauten Bahnsteigkante einen Ehrenplatz erhalten. Sie ist das letzte erhalten gebliebene Exemplar des Typs X6 auf der Welt. Die einzelnen Fahrzeuge wurden von Jürgen Boldt vollständig überholt und mit Originalfarben der SJ neu lackiert. In einem Wagen sind die Kasse, ein Bufett und der Verkaufsbereich untergebracht worden. Hier werden Modellbahnartikel, Fachbücher, Broschüren, Drucksachen und das größte Sortiment an Eisenbahnpostkarten Skandinaviens angeboten. Kaffee, Erfrischungsgetränke, Süßigkeiten und ein Imbiß sorgen für das leibliche Wohl der Besucher. Im Mittelwagen befindet sich ein Eisenbahncafé. Das dritte Fahrzeug dient als Clubwagen und wird vor allem für Vorträge genutzt.
In unmittelbarer Nähe steht die Ellok vom Typ Hg. Die 12,50 m lange Maschine wird noch heute bei den SJ vielfach im Rangierdienst eingesetzt. Auch diese Maschine wurde für das Museum in Originalfarben völlig neu lackiert. Auf den zuvor verlegten Gleisen wurden die Fahrzeuge mit Hilfe von zwei Autokränen aufgestellt. Durch die sehr beengten Platzverhältnisse erwies sich diese Aktion beim dreiteiligen Triebwagen als besonders schwierig. Ohne die große Unterstützung der SJ wäre dies kaum möglich gewesen! Alle anderen Exponate wie die Schrankenanlage, Signale, Bahnsteigkantensteine, das Stellwerk und die Schienen wurden von den SJ als Geschenk übergeben.
Mit dem Eintritt in die Vitrinen- und Ausstellungshalle erreicht der Besucher den zweiten Teil des Museums. Er ist ohne Zweifel ein Dorado für Modelleisenbahnfreunde. In 14 großräumigen



1 Der Mittelwagen des ehemaligen SJ-Triebwagens Nr. 261 wird auf das hergerichtete Museumsbahnsteiggleis gestellt.

2 Ein Blick vom Dach des Triebzugs auf einen Teil des fertiggestellten Museumskomplexes

1

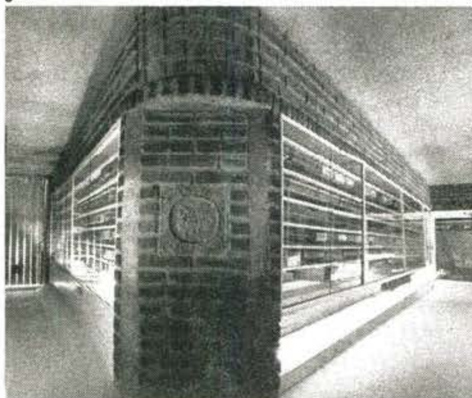


2



Glasvitrinen wird über den Aufbau des Museums und über die im Bau befindliche Gartenbahn der Nenngröße 0 berichtet. Geschenke und Originalstücke der SJ, Präsente von Museumsfreunden, Eisenbahnschilder und Uniformen gehören ebenfalls dazu. Besonders interessant und zugleich einmalig ist die aus etwa 2580 Lok- und Wagenmodellen bestehende Sammlung in den Maßstäben von 1:10 bis 1:220. Hauptanziehungspunkt ist aber immer wieder die etwa 75 m² und seit 1960 im Bau befindliche große TT-Ausstellungsanlage. Derzeit können aber wegen des Bauens in mehreren Etagen nur etwa 50 m² besichtigt werden. Die Etagen weisen einen Höhenunterschied von 1,05 m auf. Vorhanden sind etwa 360 m Gleisanlagen, 160 Weichen, 24 Kreuzungen sowie 42 Form- und 68 Lichtsignale. Vier bis sechs gleichzeitig fahrende Züge kann man entweder im Automatikbetrieb nach Münzeinwurf oder im manuellen Betrieb beobachten. Zur Stromversorgung der Bahn und des Zubehörs sowie der etwa 700 Beleuchtungspunkte wurden etwa 16000 m Leitungen und Kabel verlegt.
Bei Gruppenbesuchen ist es möglich, entsprechende Reedkontakte so zu schalten, daß die Zahl der gleichzeitig fahrenden Züge wesentlich erhöht werden kann. Das Stehenbleiben langer Züge in krümmungsreichen Steigungen wird hier durch die Einspeisung von zusätzlicher Spannung vermieden. In Höhe der Tunnelein- bzw. -ausfahrten dienen Hilfsschienen zum Aufgleisen herausgesprungener Radsätze. Dadurch wird in diesen Bereichen eine relativ hohe Fahrsicherheit erreicht. Natürlich sind „Unglücke" auch beim Betrieb dieser Anlage nicht zu vermeiden! Meistens werden sie aber durch die eigene Hauskatze verursacht, die „heimlich" mit den Besuchern in die Ausstellungshalle kommt.

3



3 Der Vitrinenbereich in den Ausstellungsräumen

4 Starkes Interesse erweckt die große Ausstellungsanlage der Nenngröße TT. Viele der eingesetzten Fahrzeuge stammen vom VEB BTTB.

Fotos und Zeichnung: Sammlung Verfasser

4

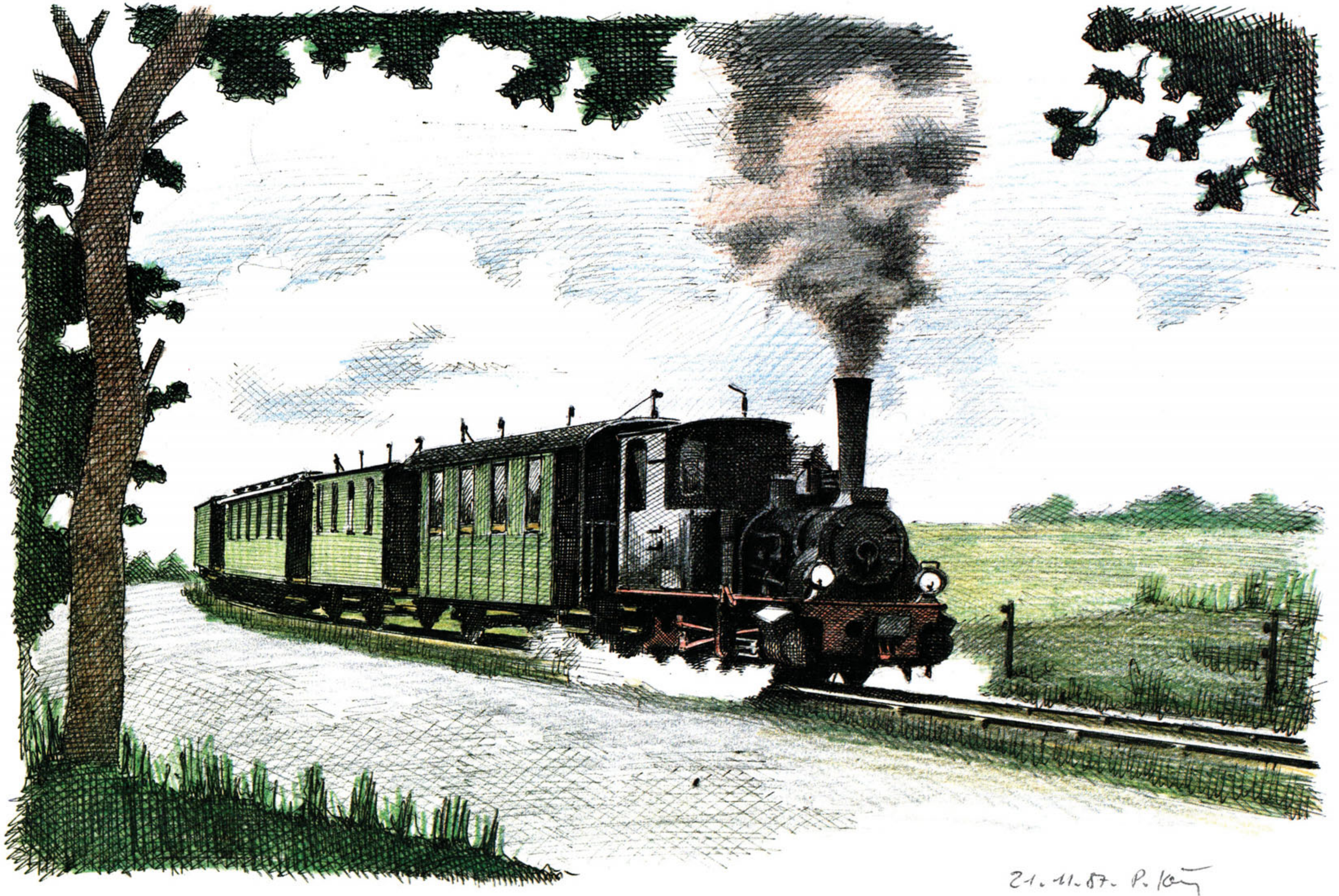


Neben einer kleinen 3 m² großen N-Anlage und einer geplanten 20 m² großen H0-Anlage wird künftig die Gartenbahn eine weitere Attraktion des Museums sein. Dieser dann dritte Bereich des Museums ist im Bau und durch einige Betontunnel und eine Ziegelsteinbrücke schon erkennbar. Die Gleisanlage der in der Nenngröße 0 projektierten Modelleisenbahn wird eine Länge von etwa 600 m aufweisen. Da Fahrleitungsbetrieb vorgesehen ist, wurde eine besondere Unterkonstruktion zur Schwellenlagerung, zur Montage der Masten gemäß dem Vorbild der SJ sowie zur Entwässerung der Gleise entwickelt. Bei Inbetriebnahme der Gartenbahn wird auch ein Museumsgarten mit einem Kinderspielplatz für die Besucher zugänglich sein. Während sich die Eltern im Caféwagen aufhalten, können die Kinder dann das zum Spielplatz gehörende „Schloß" in Besitz nehmen.
Neben all den interessanten Exponaten über das Eisenbahn- und Modelleisenbahnwesen vieler Länder sind in diesem einmaligen Museum außerdem über 8000 Lokomotiv- und Wagenfotos, 3000 Zeichnungen, 6000 Fachzeitschriften verschiedener Länder und etwa 500 Fachbücher untergebracht.

Im Morgenlicht

Das weite, ebene Land erwacht. Gleich neben dem ländlichen Fahrweg, der von Büschen und Kiefern begrenzt ist, befindet sich der schmalspurige Schienenstrang. Er ist bescheiden und hat von Anbeginn seinen Lauf dem älteren Bruder angepaßt.
Ein Hauch der nahen See ist zu spüren, auch wenn der Wind, der fast immer weht, noch nicht zu spüren ist.
Die Viehweiden dehnen sich zum Gleis, das gerade von einem Züglein befahren wird.
Wie ein weißer Bart, der sich ständig erneuert, umgibt der ausströmende Dampf das Fahrwerk der alten Lokomotive.
Mit Läuten und Pfeifen geht es auf kleinen Rädern hurtig zum nächsten Bahnhof.
Der hohe Schornstein der lütten Maschine schreibt seine dichten Rauchzeichen so selbstbewußt in den Morgenhimmel, daß sie senkrecht emporsteigen und schon von weitem die baldige Ankunft melden.

Eine weitere Zeichnung von Peter König aus Schneeberg, diesmal von der ehemaligen Kleinbahnstrecke der Franzburger Kreisbahnen (F.K.B.) Stralsund–Barth–Damgarten.
Günter Barthel


21.11.87.

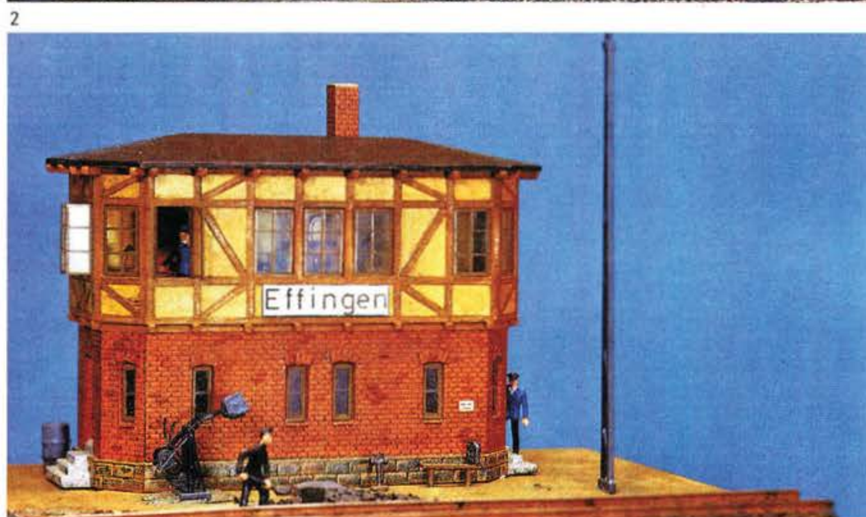
Gebäude selbst gebaut

Vielfältig sind die Möglichkeiten, Gebäude für die Heim- oder Gemeinschaftsanlage nach eigenen Vorstellungen zu bauen. Immer mehr Modelleisenbahner kombinieren Einzelteile aus verschiedenen Bausätzen. Andere schwören auf den völligen „Neubau". Eines ist aber dabei stets wichtig: die Vorbildtreue – egal ob Stellwerk, Empfangsgebäude oder Wohnhaus. Das aber ist nur die eine Seite der Medaille. Die Gebäude sollten nämlich immer dem Baustil des auf der Anlage nachgestalteten Motivs entsprechen. So ist ein typisch sächsisches Empfangsgebäude nur dann gerechtfertigt, wenn die Szenerie konsequent an einen sächsischen Eisenbahnbetrieb angelehnt wird. Das betrifft vor allem die Länderbahnzeit, teilweise aber auch die DRG- und heutige Zeit.
Grundlage für den Bau der auf dieser Seite vorgestellten Modelle war das ausgiebige Studium des Vorbildes. Denn auch beim „Modellhochbau" gilt: ohne Vorbild kein Modell!

1



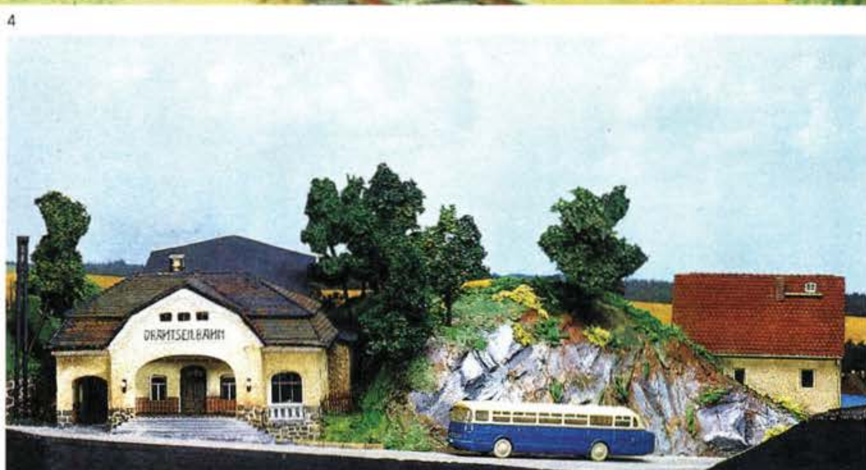
2



3



4



1 Jörg Rieger baute das Empfangsgebäude mit Güterschuppen des Bahnhofs Barth im Maßstab 1:87 nach. Typisch für die einstigen preußischen Bahnhofsbauten ist die Backsteinbauweise.

2 Alle nur denkbaren Feinheiten wurden beim Bau des H0-Stellwerkes „Effingen" berücksichtigt. Allein die exakt nachgestaltete Fachwerkbauweise spricht für sich. Das Modell entstand in der Werkstatt von Ulrich Schulz.

3 Vom gleichen Erbauer stammt das Gebäude der Blockstelle Bergheim. Auch hier ging es um eine hohe Detailtreue.

4 Das Gebäude der Talstation der Augustusburger Standseilbahn wurde ebenfalls in der Nenngröße H0 hergestellt. Dem Erbauer, Bernd Polster, ging es ebenfalls um einen exakten Nachbau.

Fotos: Albrecht, Oschatz (1, 2 und 4); A. Grembocki, Stralsund (3)

Sergej Dowgwillo, Moskau

Das Modelleisenbahnwesen im Raum Moskau

Über die Arbeiten sowjetischer Modelleisenbahner wurde an dieser Stelle schon mehrmals berichtet. Sergej Dowgwillo, Mitglied des Moskauer Modelleisenbahn-Klubs, berichtet über Vergangenheit und Gegenwart des auch in diesem Lande inzwischen weit verbreiteten Hobbys. Daß sich die Ausführungen im wesentlichen auf das Moskauer Gebiet beschränken, versteht sich von selbst, ist es doch unmöglich, daß ein Autor alle Aktivitäten in diesem riesigen Land festhalten kann.
Die Redaktion

Die Modelleisenbahn als ein Hobby kam in der Sowjetunion erstmals Ende der 30er Jahre ins Gespräch. Grundlage dafür waren jene Modelle, die in dieser Zeit von der Firma „Press" hergestellt wurden. Der Betrieb befand sich in Serpuchow, einer kleinen Stadt unweit von Moskau. Damals veröffentlichte die populärwissenschaftliche Zeitschrift „Snanijesila" auch die ersten Beiträge über das Modelleisenbahnwesen. Der zweite Weltkrieg unterbrach diese Entwicklung. Für ein solches Hobby fehlte den Menschen die Kraft und die Zeit. Sie hatten andere Sorgen.

Erst Ende der 50er Jahre geriet die Modelleisenbahn wieder in den Blickpunkt größerer Kreise der Bevölkerung. Die Stationen Junger Techniker gründeten Sektionen für Modelleisenbahnwesen, und die Anzahl der Pioniereisenbahnen wuchs beträchtlich. Als dann Anfang der 60er Jahre Modelleisenbahn-Artikel zunächst aus Jugoslawien (Firma Tempo/Mechanotechnika) und dann aus der DDR (PIKO) importiert wurden, interessierten sich immer mehr Menschen für die Modelleisenbahn. Dazu beigetragen hatte eine Spielzeug-Ausstellung der DDR. Sie fand 1962 im Gorki-Kultur- und Erholungspark in Moskau statt. Dort erregten unter anderem Modelleisenbahnanlagen in den Nenngrößen H0, TT und N großes Interesse.

Die aus der DDR erhältlichen Industriemodelle führten schließlich zu einem regelrechten Sammelboom. Kein Wunder also, daß sich die Modelleisenbahnfreunde mehr und mehr mit dem Eigenbau befaßten.

Vor etwa 20 Jahren wurden dann die Werkstatt für Modelleisenbahner beim Moskauer Palast der Pioniere und Schüler sowie der Moskauer Modelleisenbahn-Klub gegründet. Letzterer gehört zum Traditionskabinett des Zentralen Kulturhauses der Moskauer Eisenbahner.

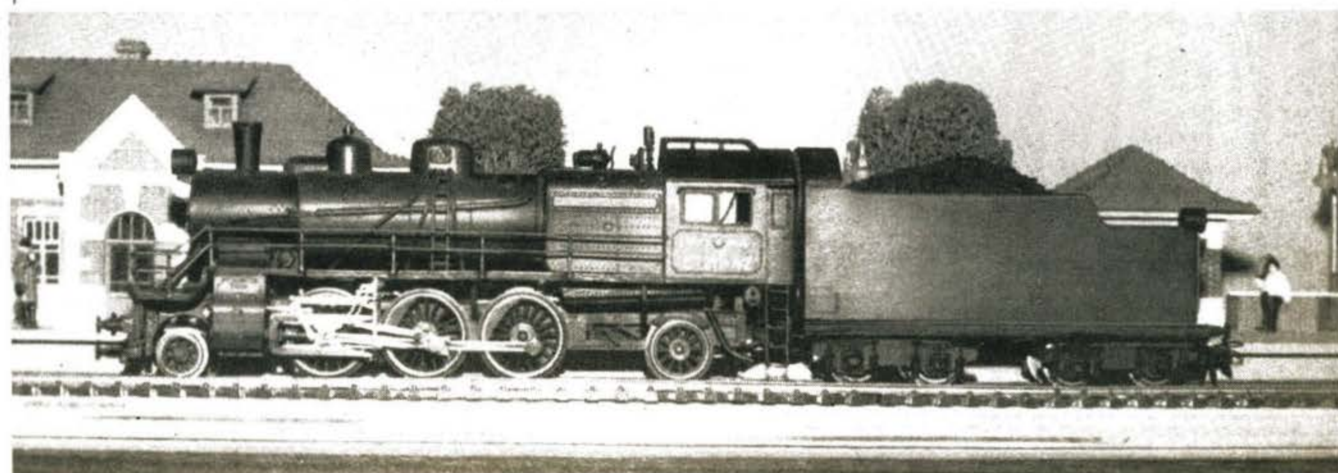
Der Moskauer Modelleisenbahn-Klub

Diese Vereinigung wurde im April 1969 gegründet. Die Mitglieder des Klubs hatten sich zunächst das Ziel gestellt, die Geschichte und Technik der russisch-sowjetischen Eisenbahnen zu erforschen. Fahrzeuge und Bahnanlagen sollten im Modell nachgebaut werden. Außerdem war vorgesehen, angehende Sammler und Modellbauer zu beraten und für das Hobby zu begeistern.

Von der Vollversammlung wurden die Leitung, der Vorsitzende und der Sekretär gewählt sowie das als Entwurf vorgelegte Statut bestätigt. Klubmitglied konnte damals jeder Interessent nach Vollendung des 18. Lebensjahres werden; später wurde die Altersgrenze auf 15 Jahre herabgesetzt. Die Mitglieder des Klubs erhielten im Traditionskabinett einen Arbeitsraum. Bis 1982 schwankte die Mitgliederzahl des Klubs zwischen 50 und 100 Freunden. Mit dem Klub eng verbunden sind unter anderem die bekannten Modelleisenbahner Igor Prochorow, Ewgeni Schljarenko, Nikolai Gundorow und Wjatscheslaw Seminichin. In knapp zwei Jahrzehnten entstanden zwei H0-Anlagen mit russischen Motiven. Auf verschiedenen Ausstellungen wurden insgesamt über 300 Modelle gezeigt. Von 1978 bis 1982 konnten jährliche Ausstellungen organisiert werden. Daran beteiligten sich nicht nur Klubmitglieder, sondern auch Modelleisenbahner aus anderen Städten. Die hier gezeigten Modelle wurden gemäß den Normen Europäischer Modelleisenbahnen (NEM) gebaut. Viele Modelle der Klubmitglieder waren außerdem auf der Volkswirtschafts-Ausstellung der UdSSR in Moskau und im Moskauer Polytechnischen Museum zu sehen. 1971 und 1972 beteiligten sich die Klubmitglieder an internationalen Wettbewerben. Neben dem Modelleisenbahnbau wurde die Geschichte der Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD) weiter erforscht. Außerdem engagierten sich die Moskauer Eisenbahnfreunde bei der Traditionspflege. Es ist mit ihr Verdienst, daß die Dampflokomotiven C^{Y}-215-15 im Bw Moskau-Kiewskaja, die C-245 im Bw Chovrino sowie die П 36-0120 und

1 Personenzuglokomotive der Baureihe C^{y}/C^{y} 211-42 in der Nenngröße H0. An dem von Nikolaj Saprjikin und Igor Prochorow gebauten Modell gibt es kaum industriemäßig hergestellte Teile. Ausnahmen sind lediglich der Motor, die Getriebeteile, Kupplungen und Radsätze im Tender. Der Motor ist im Tender untergebracht worden.

1



ФД 21-3125 im Bahnhof Moskau-Sortirowotschnaja-Kiewskaja als technische Denkmäler aufgestellt wurden.
Als 1982 damit begonnen wurde, das Zentrale Kulturhaus der Moskauer Eisenbahner zu rekonstruieren, verloren die Klubmitglieder ihren Arbeitsraum. Seitdem befassen sich die Eisenbahnfreunde vor allem mit der Eisenbahngeschichte und der Traditionspflege. Hierfür ist ein ständiger Raum nicht unbedingt erforderlich.
Der Verfasser dieser Zeilen hatte wiederholt Gelegenheit, sich mit Modelleisenbahnern aus der DDR zu unterhalten. Dabei stellte er fest, daß Vereinigungen dieser Art in der Sowjetunion nicht so intensiv und großzügig unterstützt werden wie in der DDR der Deutsche Modelleisenbahn-Verband beispielsweise durch das Ministerium für Verkehrswesen. Was den Moskauer Modelleisenbahn-Klub betrifft, so hat das Zentrale Kulturhaus der Moskauer Eisenbahner nur den Arbeitsraum zur Verfügung gestellt und gelegentlich kleine finanzielle Hilfen gegeben. Alle anderen Mittel bringen die Klubmitglieder selbst auf.

Andere Organisationen
Neben dem genannten Klub existiert in Moskau noch die bereits erwähnte Werkstatt für Modelleisenbahnwesen beim Moskauer Palast der Pioniere und Schüler. Hier sollen und werden schöpferische Fähigkeiten der Schüler entwickelt und praktische Fertigkeiten zum selbständigen Arbeiten auf dem Gebiet des Modelleisenbahnbaus vermittelt.
Interessierte Schüler der 5. bis 8. Klasse absolvieren ein Dreijahresprogramm. Im Vordergrund steht der Bau von einfachen Anlagen und Fahrzeugen. Zweimal wöchentlich finden diese Arbeiten unter Aufsicht von erfahrenen und fachlich versierten Pädagogen in acht Gruppen statt. Alle zwei Jahre organisiert der Moskauer Palast der Pioniere und Schüler Ausstellungen von Arbeiten seiner technischen Zirkel. Darin einbezogen sind dann auch die besten Modelleisenbahn-Exponate. In der Werkstatt wurden verschiedene interessante Technologien entwickelt, unter anderem der Bau von Modellen aus Papier und das Gießen aus Epoxidharz. Die Modelle werden entsprechend den Forderungen der NEM gefertigt. Zahlreiche Spezialwerkzeuge, Werkzeugmaschinen, Vorrichtungen für die Farbgebung der Modelle, eine Spritzgießmaschine und eine Zentrifuge gehören hier zu den Arbeitsmitteln der Freunde. Wagenmodelle und Gleismaterial werden für den Eigenbedarf in Kleinserie gefertigt.

In der Sowjetunion bestehen außerdem zahlreiche Stationen Junger Techniker und andere Kindereinrichtungen des Eisenbahnwesens, in denen sich über 50 000 Schüler dem Modelleisenbahnbau widmen. Für den Großraum Moskau wird diese Arbeit durch das Zentrale Haus der Eisenbahnerkinder und der Kleinen Moskauer Kindereisenbahn in der bei Moskau gelegenen Siedlung Kratowo organisiert. Hier gelten für den Modellbau spezifische technische Normen. Erstens werden nur Modell-Elloks im Maßstab 1:30 gebaut, die auf dem Streckennetz der UdSSR eingesetzt sind. Zweitens müssen die Modelle mit Funk- oder Fernsteuerung ausgerüstet werden.
Regelmäßig gibt es Unions-Wettbewerbe, auf denen die Modelle nicht nur unter dem Gesichtspunkt ihrer Vorbildtreue, sondern auch nach ihren Laufeigenschaften und den Zugkräften bewertet werden. In den Wettbewerb einbezogen sind sogenannte „experimentelle" Ellokmodelle, deren Konstruktion der kindlichen Phantasie entspringt.
Zurück zu den erfahrenen Modelleisenbahnfreunden. Für die Sammler existiert eine Eisenbahnsektion beim Moskauer Klub der Sammler maßstabsgerechter Modelle. Dieser Klub führt, wie in der DDR üblich, auch Tauschmärkte durch. Da sich dieser Klub selbst finanziert, konnte ein ständiger Raum gemietet werden. Wöchentlich finden hier Treffen statt. Dieser Klub organisiert von Zeit zu Zeit Ausstellungen, auf denen sowohl von den Mitgliedern gebaute Modelle als auch seltene Indu-

2


3


2 Igor Prochorow „verfeinerte" diese O[v]-Lokomotive. Sie wurde bis Anfang 1987 in mehreren Varianten von der Produktionsvereinigung „Stschotmasch" als industriell gefertigtes Modell hergestellt.

3 Die ehemalige preußische P 8 wurde in den Nachkriegsjahren auch von den Sowjetischen Eisenbahnen, vor allem im Raum Lwow, genutzt. Ein entsprechendes Industrieodell frisierte Jewgenji Schkljarenko so um, daß alle durch die SŽD vorgenommenen Veränderungen weitestgehend berücksichtigt wurden. Da das Vorbild nicht mehr existiert, dienten dafür alte Fotos.

striemodelle aus ihren Sammlungen gezeigt werden.
Darüber hinaus leben in Moskau Dutzende hochqualifizierte Modelleisenbahner, die nicht organisiert sind und sozusagen im stillen Kämmerchen arbeiten.

Industrie und Presse
Bekanntlich wurde in der Sowjetunion Anfang 1983 die Produktion von Eisenbahnmodellen in der Nenngröße H0 aufgenommen. Zum Sortiment gehörte das Modell einer Dampflok der Baureihe O[B] in drei Modifikationen (mit Kohle-, Öl- und Holzfeuerung) und ein zweiachsiger Personenwagen. Weitere Neuentwicklungen sollten produziert werden. Mit Beginn des vergangenen Jahres wurde dieser Betrieb wirtschaftlich selbständig und verzichtet auf die seiner Ansicht nach unrentable Produktion von Modelleisenbahnen. Derzeit ist noch nicht entschieden, ob in der UdSSR weiterhin Modelleisenbahnen hergestellt werden.
1980 erschien im Verlag „Transport" das Buch „Eisenbahnmodelle". Dieses Buch, verfaßt von den Moskauer Modelleisenbahnern B. Barkowski, K. Prohaska und L. Ragosin, ist ein gutes Nachschlagewerk und erfreut sich großer Beliebtheit. Eine zweite, überarbeitete und ergänzte Auflage dieses Titels ist vor kurzem erschienen.
Unter den Periodika informiert die Zeitschrift „Modellbauer und Konstrukteur" traditionsgemäß über das Modelleisenbahnwesen in der UdSSR. Seit 1985 hat eine andere Zeitschrift – die „Elektritscheskaja i teplowoznaja tjaga" (ISSN 0422-9274) – ebenfalls damit begonnen, Beiträge zu dieser Thematik zu veröffentlichen. Inzwischen gibt es ein besonderes Redaktionskollegium für das Fachgebiet Modelleisenbahn. In letzter Zeit wurden in jedem Heft auf zwei bis drei Seiten Beiträge rund um die Modelleisenbahn gedruckt.

4



4 H0-Modell eines 45-t-Eisenbahndrehkrans von Nikolaj Rostowzew. Das Vorbild wurde in den 30er Jahren für die SŽD in Leningrad gebaut.

Fotos: Verfasser

Zugkraft der Modelle erhöht

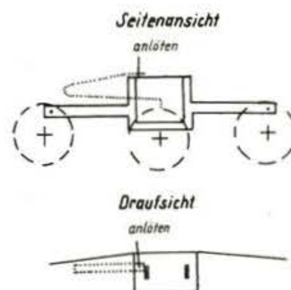
Die geringe Zugkraft der Modelle der BR 250 und 119 des BTTB resultiert meiner Meinung nach aus der ungenügenden, nur von einem angetriebenen Drehgestell ausgehenden Haftreibung, so daß die betreffenden Radsätze schon bei geringer Anhängelast schleudern.
Deshalb habe ich die Triebfahrzeuge mit einem zweiten angetriebenen Drehgestell ausgerüstet.
Man braucht dazu ein komplettes Drehgestell mit Ritzel, Radsätzen und Halteklammern sowie eine Antriebswelle. Die Antriebswelle zwischen Motor und Drehgestell hat die gleiche Länge wie die im Fahrzeug vorhandene.
Zuerst werden die in der Skizze schraffierten Stellen mit der Laubsäge ausgesägt. Die am Drehgestell hintere Führungsnase wird entfernt, da sie sonst am Motor schleift und den Seitenausschlag des Drehgestells behindert.
Jetzt kann das Drehgestell gemäß dem vorhandenen eingebaut werden. Wegen der besseren Stromaufnahme über die Räder ist es ratsam, je Drehgestell nur einen Radsatz mit Haftreifen zu belassen.
So ausgerüstet, ziehen die Fahrzeuge auf meiner Anlage 10 vierachsige Reko-Wagen auf Steigungen von 5 % ohne Probleme. Diese Lösung hat sich bewährt und kann weiterempfohlen werden.



Text und Zeichnung:
J. Weinert, Nauenhain

Fahreigenschaften der BR 119 verbessert

Das sehr gut gelungene TT-Modell der Baureihe 119 weist leider recht unbefriedigende Fahreigenschaften auf. Bei Fahrten in Gleisbögen zeigen die Drehgestelle ein gewisses Drängen. Dies ist auf die Reibung der beiden mit Isolierschlauch überzogenen Drahtanschlüsse der Drehgestelle am Rahmen zurückzuführen. Durch Entfernen des Isolierschlauches und das Überziehen mit getränktem Gewebeisolierschlauch, der weitaus dünner ist, läßt sich dieser Fehler leicht beheben.
Der zweite Mangel besteht in der schlechten Stromaufnahme des Modells, die nur durch das nicht angetriebene Drehgestell ermöglicht wird. Ein Überfahren von Weichenverbindungen oder Kreuzungen mit geringer Fahrgeschwindigkeit ist fast nicht möglich. Ich zog aus diesem Grunde die zweite Achse des angetriebenen Drehgestells zur Stromaufnahme heran. Zuerst ist dieses Drehgestell zu demontieren. Danach ist ein Schleifer vom LVT an die demontierten Originalschleifer zu löten (siehe Skizze). Nun sind die Drehgestellblenden mit einer Schlüsselfeile so auszuarbeiten, daß Raum für den zusätzlichen Schleifer



entsteht. Nach der Montage sind die beiden neuen Schleifer zu justieren, um auch weiterhin die Seitenverschiebbarkeit des Radsatzes zu gewährleisten.
Das Modell überfährt nun auch mit geringer Geschwindigkeit anstandslos alle Gleis- und Weichenverbindungen.
Text und Zeichnung:
A. Jacobsen, Greiz

dmv teilt mit

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind mit Ausnahme der Anzeigen „Wer hat – wer braucht?" von den Arbeitsgemeinschaften grundsätzlich über die zuständigen Bezirksvorstände zwei Monate vor Erscheinen des jeweiligen Heftes an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1035, zu schicken. Anzeigen zu „Wer hat – wer braucht?" bitte direkt an das Generalsekretariat senden. Hinweise im Heft 1/1987 beachten.

Ausstellungen

Hohen Neuendorf, 1406 – AG 1/18
Am 26. und 27. November sowie am 3. und 4. Dezember 1988 im Jugendklubhaus „Julius Fučik" (Nähe Bahnhof Hohen Neuendorf West). Öffnungszeiten: jeweils 10.00 Uhr–18.00 Uhr.

Netzschkau, 9804 – AG 3/24
Vom 26. November bis 4. Dezember 1988 im Saal des Kulturhauses „Hermann Duncker" des VEB Nema Netzschkau. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16.00 Uhr–19.00 Uhr, Samstag 10.00 Uhr–18.00 Uhr, Sonntag 10.00 Uhr–13.00 Uhr.

Aue, 9400 – AG 3/78
Vom 2. Dezember bis 11. Dezember 1988 in der „Johannes-R.-Becher-Schule" Schneeberg. Gezeigt werden Heimanlagen versch. Nenngrößen; Souvenirverkauf; Ausführung von Kleinreparaturen an Modellbahnerzeugnissen. Öffnungszeiten: 2. und 5. bis 9. Dezember: 16.00 Uhr–19.00 Uhr, 3. und 10. Dezember: 14.00 Uhr–19.00 Uhr, 4. und 11. Dezember: 10.00 Uhr–19.00 Uhr.

Zwickau, 9500 – AG 3/3
Vom 29. Oktober bis 27. November 1988 im Haus der Modellbahn Zwickau. Öffnungszeiten: freitags 16.00 Uhr–18.00 Uhr, sonnabends und sonntags 10.00 Uhr–12.00 Uhr und 13.00 Uhr–18.00 Uhr.

Brandenburg, 1800 – AG 7/3
Vom 3. Dezember bis 11. Dezember 1988 im Klubhaus des Handels, Steinstraße. Öffnungszeiten: werktags 15.00 Uhr–18.00 Uhr, sonnabends und sonntags 10.00 Uhr–18.00 Uhr.

BV Dresden
Die AG 3/43 Marienberg führt gemeinsam mit der AG 3/122 Zschopau und dem Dorfklub Waldkirchen vom 2. bis 11. Dezember 1988 im Gasthof „Oberwaldkirchen" eine Modellbahn-Ausstellung durch.
Öffnungszeiten: werktags 16.00 Uhr–19.00 Uhr, samstags und sonntags 10.00 Uhr–18.00 Uhr.

Merseburg, 4200 – AG 6/46, 20, 26, 38
Vom 12. November bis 27. November 1988 im Kulturraum des Bahnhof Merseburg. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15.00 Uhr–18.00 Uhr, Samstag und Sonntag 10.00 Uhr–18.00 Uhr.

Arbeitsgemeinschaften

Rothenkirchen (Vogtl.), 9707
Zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft in Rothenkirchen (Vogtl.) können sich Interessenten melden bei: Herrn Sandro Höppner, Neue Siedlung 1/PF 11-01, Hundshübel, 9401.

Gründungen:
Oelsnitz, 9920
Vorsitzender Michael Liebe, Otto-Riedel-Str. 14

Dreilinden, 1531
Vorsitzender Klaus-Jürgen Friedrich, Teerofendamm 101

Wer hat – wer braucht?

Biete: Erfurter Blätter; Die Entwicklung der Thüringer Eisenbahn; div. Modellbahn- u. and. Eisenbahn-Literatur. Suche: N, Weichen u. Dreiwegeweichen (nur Profilschiene bzw. Eigenbau). Nur Tausch. Wolfgang Krug, Obere Mauergasse 14a, Bad Blankenburg, 6823.

Biete: „me" 1956–1960, 1978–1986; div. Triebfahrzeuge in H0 u. TT; div. Literatur über Lokomotiven wie: Lokomotivkunde, Lokomotivbetrieb, Unregelmäßigkeiten im Lokomotivbetrieb u. a. Suche: von Stadtilm BR 01 u. Doppelstockwagen. Winfried Wöhlte, Richard-Wagner-Str. 8, Weißwasser, 7580.

Biete: Bauzeichnung Berliner S-Bahn 167 (alt) ET und EB, Nenngr. H0, Maßstab 1:1. Gerhard Rettig, Holzmarktstr. 69, 18.08, Berlin, 1020.

Biete: Gehäuse T 334 (TT) in blau; suche desgl. in rot. Hendrik Völschow, Gerhart-Hauptmann-Str. 26, Neubrandenburg, 2000.

Biete: div. transpress-Literatur; „Dampflokomotiven" (Slovart); „Links und rechts der kleinen Bahnen"; „Eisenbahn-Atlas". Suche: LDE; „Die Franzburger Kreisbahnen"; „Die Kleinbahnen der Altmark"; „Schmalspurbahnen der Oberlausitz"; „Die Muldenthal-Eisenbahn"; „Die Brandenburgische Städtebahn"; „Triebwagen-Archiv"; „Schiene, Dampf und Kamera". U. Möckel, R.-Langer-Ring 39, Pockau, 9345.

Biete: div. transpress-Literatur sowie „Das Signal" 21/67; 24/68; Eisenbahnkalender 1984–1987; „me" 5, 8/1985. Liste anfordern. Suche: div. Eisenbahn- u. Modellbahn-Literatur. Bernd Klingner, Am Harthawald 94, Karl-Marx-Stadt, 9051.

Suche: H0, BR 75; Fotos u. Dias (auch leihw. für Repros) von stillgelegten sächs. Schmalspurbahnen. Sven Jänecke, Bersarinstr. 10, Karl-Marx-Stadt, 9071.

Biete: H0, BR 24; 42; 86; 89; in $H0_e$: I K-Funktionsmodell ohne Motor; 1 Gepäckwagen; 2 Personenwg. (je 2achs.) alles „tm"; Literatur, Liste anfordern. Suche: H0; BR 84, 94 (pr. T16); B-gek. Werkdampflok; $H0_e$: Werkdampflok u. Feldbahnen; $H0_m$: Personen- u. Güterwagen von HERR; Reprint DV 939 Tr. Michael Lückert, Otto-Nuschke-Str. 40b, Leipzig, 7022.

Biete: „me" 7/73; 4/79; 3, 4, 6, 8, 9, 11/84; 2, 6/85; 6/88; „Richtungslampe" (BZ des VEB Nahverkehr KMSt.) 1–8, 10/1987; „75 Jahre Cottbuser Straßenbahn"; „100 Jahre Eisenbahnen auf Rügen". Suche: „me" 1/75; 11/78; 9, 11/79; 10/85; 12/85. Jörg Bergner, Irkutsker Str. 261, Karl-Marx-Stadt, 9044.

Biete: BR 91 DR. Suche: BR 91 SNCB, SNCF sowie Zeichnungen von KLIMA-Schneepflug. Jürgen Friedel, Fr.-Heilmann-Str. 3/295, Jena-Lobeda, 6902.

Biete: gedrehte Einzelteile f. Gartenbahn. Suche Gartenbahnartikel, -Literatur. Hans Petzoldt, Cranachweg 54, Zeitz, 4900.

Biete: Nenngr. 0, zweiachs. Güter- u. Personenwagen; Rbd-Schild Berlin; „Diesselloks in Glasers Annalen 1895–1936"; „Kleine Eisenbahn – ganz groß"; „Das Eisenbahn-Maschinenwesen der Gegenwart 1" (Barkhausen); div. „me" 1982–1988; Modellbahnkalender 1986. Suche: roll. Material in Nenngr. 0, $H0_e$, $H0_m$. Ralf Desselberger, Luxemburgstr. 3, Dessau, 4500.

Biete: H0, BR 03; 38 sä.; 41; 56; 66; 75; 80; 81; 86; 89; SVT 137 (dreit.); ETA 178 (l. Mittelwg) u. versch. Wagen. Liste anf. in TT: BR 56; Modellbahnkalender 1962–1988 (außer 66, 67); Eisenbahnkalender 1981–1988; Eisenbahn-Jahrbuch 1975, 76, 81, 84, 85; „me" 1973 u. 1974 kompl.; Dampflok-Archiv 1, 2, 4 (farbig); DR A–Z; Glasers Annalen; Straßenbahnen in Karl-Marx-Stadt; Windbergbahn; Müglitztalbahn; Bayr. Bf; Bilder von der Eisenbahn. Suche: H0; 01 504 grün; Eigenb. 38 (P8); 44; 52 Wanne; 58; 78; 84 od. Geh.; 98; Kö; div. Wagen; div. transpress-Literatur „me" 1952–1968. Steffen Urbanek, PF 18-23, Karl-Marx-Stadt, 9083.

Biete: H0, BR 03; 64; 84; 91; 95 (Kohle); E 18; umfangreiche Literatur. Suche: H0, BR 03^{10}; BR 10 sowie Lok u. Wagen in $H0_m$. Detlef Wohlert, Jacques-Duclo-Str. 82a, Berlin, 1156.

Biete: Bausatz ETA (lg. Mittelwg); transpress-Literatur. Liste anfordern. Suche: Glasers Annalen 1877–1899 u. 1931–1943; Merkbuch für Tfz (Repr.) sowie and. Modellbahn- u. Eisenbahn-Literatur. Gert Graf, M.-Liebermann-Str. 13, Wittenberg, 4600.

Suche: Unterlagen über die Strecke Fürth–Cadolzburg (Fotos, Fahrpläne usw.) aus der Länderbahnzeit, der DR und DB (auch leihw.). Wolfgang Schütte, Str. d. Republik 1A/40, Stendal 5, 3500.

Suche: Fotos, mögl. WPK-Format, von den IV K-Loks 99 525, 530, 535, 545, 551, 552 usw. mögl. im sächs. Raum. Lutz-Uwe Treichel, Bornitzstr. 1, Berlin, 1156.

Biete: versch. transpress-Literatur; „me" 1976–1987 geb.; Einzelhefte: 2/82; 9/60; 4–6/69; 6, 10–12/70; in H0: BR 50 fahrbereit; M 61. Liste anfordern. Theo Ahlhelm, Halleschestr. 7, Eisleben, 4250.

Biete: transpress-Literatur; Bghwe; Bghwse; Mod-Wagen; Spezial-Güterwg. Suche: „Feuer, Wasser, Kohle"; Rügensche Kleinbahnen; Mügelner Schmalspurnetz; Museumslok; Saal-Eisenbahn; Triebwagen-Archiv; Dampflok in Glasers Annalen; div. Wagen. Liste anfordern. Falk Thomas, Mühlgutstr. 5, Neukirch, 8505.

Biete: „me" 1959–1982 fast kompl.; versch. Literatur, Kalender; Kataloge; in H0: Triebfahrz.; Wagen; Modellautos; Schub- u. Postkarren; Pferdewg u. a.; TT-Material; Schild Rbd Magdeburg; Gattungsschilder K 55.9; G 56.15. Suche: „Das Signal" 17/66, 1/62, 2/62, „me" 2/54, 11/54, 4/55; Sonderhefte „IIK, IIIK, VK" u. a.; Literatur; in H0: Modellautos; Figuren u. Zubehör; $H0_e$/$H0_m$-Fahrzeuge u. Weichen; TT-Material; Kleinstmotoren. Liste anfordern. Jörg Schulze, Silostr. 6, Brandenburg, 1800.

Biete: TT, Triebfahrz.; Personen- u. Güterwg; Zubehör; Kataloge; „me" 10/76, 5, 6, 9/82; 11, 12/83; 1/84; 10/86–10/87; „Dampflokomotiven" (Slovart) u. a. Literatur von transpress. Suche: „me" bis 1979; Dampflok-Archiv 1–3; Triebwagen- u. Diesellok-Archiv sowie Reisezugwagen-Archiv; Dampfloks in H0; E 70 TT. A. Richter, Lindenstr. 94, Fürstenwalde, 1240.

Biete: umfangr. TT-Material u. a. 12 Loks, etwa 50 Wagen. Liste nur gegen Freiumschl. Suche: H0-Straßenfahrzeuge. Nur Tausch. Thomas Behrmann, Ludwig-Würdig-Str. 14, Dessau, 4500.

Biete: N, BR 55 u. viele Ersatzteile. Suche: „me" von 1952 bis 1957. Hans-Dieter Jantzen, Nordring 46, Eilenburg, 7280.

Biete: Nenngr. 0, T 48; 3 Personenwg; 1 Schnellzug- u. 1 MITROPA-Wagen; Gleismaterial mit elektr.-magn. Weichen; Signal; Bahnübergang; Netzgerät; Tastenpult; in H0: E 44 (AEG); E 46 (braun); E 46 (Santa Fe); E CC 7001; ETA langer Mittelwg DRG (Bausatz) sowie div. Eisenbahn-Literatur. Suche im Tausch: Dampfloks in H0; BR 84; 01 (Altbau); 44; 58; 93; 94; (auch Eigenbau). Reiner Müller, Riemser Weg 13, Greifswald, 2200.

Biete: H0, BR 23; 50; 64; 80; Bausatz ETA 187; Dietzel-Kranwagen; Kleinserienerzeugnisse; Literatur; „me" 1967, 1968. Liste gegen Freiumschlag. Suche: H0, Dampfloks (BR 38; 89); preuß. Abteilwg; Gepäckwg. Pw 4ü Pr 16; Güterwg.; „me" 1952–1955 (auch Einzelh.); „Lokomotiv-Archiv Bayern"; „Die Saal-Eisenbahn". Heiko Kölle, Altperverstr. 18, Salzwedel, 3560.

Biete: H0, sä. XIV HT; BR 01.5 (Ko. Sp. Schürze); 23; 24; 64; 66; 75.5; 86; 89.2; M 61 MAV; versch. V 180; VT 135 m. Beiwg; VT 70 (Hydronalium); EDK 3a.; Kmm 21; Windbergwg; X 89; Post 4 pr. 15; Langenschwalbacher; Altenberger; Katalog 1986; in $H0_e$: Fäkalienw. („tm"). Suche: H0, BR 74; 78; 84; 91; 92; DR-ETA m. Antr. (solo od. 2tlg.); Kö m. Antr.; GG 15 m. Bh., G 05 Dienstwg.; Kfz: W 311; versch. Robur Garant; H 3 A u. ä.; Dampflok-, Ellok-, Triebwagen-Archiv; „Das Bw zur Dampflokzeit". Olaf Steuer, Feldberger Ring 48, Berlin, 1153.

Biete: Einzelhefte u. z. T. kompl. Jhg. „me" 1952–1988; transpress-Literatur; Kataloge; Loks u. Wagen in H0, TT; Straßenbahn- u. Straßenfahrzeuge. Suche: „me" 2, 3, 4/1952; 8/1953; 7/1954 od. kompl Jhg. 1952–1955; 2, 12/1955; Dampfloks u. Wagen in H0, $H0_e$, $H0_m$; Dampflokschilder; Bausätze u. a. Horst Griesch, Dinglingerstr. 19, Dresden, 8019.

Biete: H0, BR 89 DR; sächs.; BR 118 blau/elfenb.; alte Güter- u. Personenwg; Dietzel-Wagen; alte Lok u. Wagen v. MÄRKLIN; in TT: BR 107; off. Güterwg (5360); Schienenprofil NS 2,5 mm; Rundrelais; LKW (Matchbox) M 1:90; „me" 1–12/1986; Kursbücher 1974–1987; umfangr. Eisenbahn- u. Modellbahnliteratur. Suche: $H0_e$, roll. Material; E 70 in TT sowie Verschlagwagen TT (4820, 4810); in H0: BR 84. Heinz Mehnert, Heckenrosenweg 2, PF 439-08, Dessau 8, 4500.

Biete: „Straßenbahn-Archiv"; Fotos/Dias der Naumburger Straßenbahn; Kfz in H0. Suche im Tausch: Kfz in H0. Carsten Schmidt, Lutherstr. 44, Naumburg, 4800.

Biete: „Reisen mit der Dampfbahn"; „Museums-Lokomotiven"; „me" 4/1983; 3, 4, 7, 8, 10, 11/1986; 3, 4/1987. Suche im Tausch „me" Jg. 1952–1957; 1971; 4/1970. Hellfried Richter, Kohlbergstr. 34, Pirna, 8300.

Biete: Material in Nenngr. 0 versch. Hersteller. Suche desgl. in Nenngr. I. Nur Tausch. Lutz Rossig, Semmelweisstr. 8, Dresden, 8010.

Leipziger Herbstmesse 1988

Zur Überraschung vieler Messebesucher machte der
VEB PIKO Sonneberg
mit dem bestens gelungenen Modell der ersten deutschen Dampflokomotive SAXONIA und vier Wagenmodellen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie auf das 150jährige Bestehen der ersten deutschen Fernbahn, das im April 1989 festlich begangen wird, aufmerksam. Der aus der Dampflokomotive SAXONIA, je einem Gepäckwagen, Personenwagen II. Klasse, Personenwagen III. Klasse und Flachwagen bestehende Zug wurde in einer formschönen Kassette vorgestellt. Dazu gehört auch ein passender Figurensatz. Über die Geschichte dieses Zuges informiert eine Festschrift, die der Geschenkpackung beiliegt.
Der Lokomotivantrieb wurde wegen der geringen Abmessungen von Lokomotive und Tender im Gepäckwagen untergebracht. Der komplette Zug ist exakt im Maßstab 1:87 nachgebildet. Wie bei der Baureihe 38 legte man besonders großen Wert auf gute Fahreigenschaften. Deshalb erhalten die zierlichen Räder sämtlicher Fahrzeuge gedrehte Radreifen aus Messing, die außerdem vernickelt sind. Mit diesem Modell wird nicht nur den wenigen Anhängern der Epoche I, sondern besonders den vielen Sammlern ein lukratives Spitzenmodell unserer Modelleisenbahnindustrie angeboten. „me" wird auf diesen Zug noch einmal zurückkommen; ein Farbfoto veröffentlichen wir in der nächsten Ausgabe. Eine weitere Neuheit des VEB PIKO geriet dadurch etwas in den Hintergrund! Nunmehr auch als Bahnpostwagen der Deutschen Post auf der Basis des bereits bekannten Güterwagens Gbs der DR (Bauart Leipzig) wurde der „Post aa" in sehr guter Detaillierung und Beschriftung sowie grüner Farbgebung gezeigt (Abb. 1). Hier sei jedoch gleich eine Kritik gestattet: Die Fahrzeuge der Serienausführung sollten unbedingt anstelle des falschen grauen Dachs die richtige grüne Farbe des übrigen Wagenkastens erhalten.
Der VEB Plasticart Annaberg-Buchholz, Werk 5, Zwickau
stellte das bereits bekannte Modell der DR-Baureihe 86 in einer gut gelungenen ÖBB-Variante vor. Das Modell ist exakt beschriftet und entspricht mit dem schwarzen Fahrwerk und den Radsätzen genau dem Vorbild. Von 1939 bis 1945 wurden einige Fahrzeuge der BR 86 auch nach Österreich verschlagen und blieben bei den ÖBB (siehe „me" 6/88, S. 6 und 7).
Vom VEB Prefo Dresden
waren einige interessante Neu- und Weiterentwicklungen zu sehen. Die bereits bekannte Kesselwagenserie wurde um ein gut nachgestaltetes Modell der NSB mit dem Firmenaufdruck „BP" erweitert.
Mit dem Reklameaufdruck „Wernesgrüner Pils" stellte dieser Betrieb das bereits bekannte Modell des Kühlwagens MK 4 der DR vor.
Der Straßenbahnbausatz ET 54/EB 54 wurde um zwei Farbvarianten erweitert. Eine Variante stellt einen grauen Arbeitswagen der Dresdner Verkehrsbetriebe dar. Die zweite Variante ist zweifarbig (rot/elfenbein) gehalten. Das in Leipzig zu sehende Muster war mit „DR" beschriftet und wurde gemäß dem auf der ehemaligen elektrisch betriebenen Schmalspurbahn Klingenthal–Sachsenberg-Georgenthal im Einsatz gewesenen Triebwagenzug nachgestaltet.
Außerdem zeigte der VEB Prefo einen neuen, rot lackierten 20-Fuß-Container. Mit der Kurzbezeichnung „DSR" beschriftet, gehört er zu einer Setpackung mit zwei Kühlcontainern (Reklameaufdruck „Decelith" und „Radeberger Pils").
Hauptanziehungspunkt am Prefo-Stand war zweifellos die als Spielbahn bezeichnete „Lorenbahn für Haus und Garten". Obwohl als klassisches Spielzeug angeboten, dürfte dieses Erzeugnis vielen Gartenbahnern eine willkommene Grundlage für Umbauten sein. Die Spurweite beträgt 45 mm und ist damit kompatibel zu anderen Herstellern. Die Grundpackung enthält eine zweiachsige Dampflokomotive, zwei Muldenkipper und gebogene Gleisstücke.
Der VEB VERO Olbernhau
machte diesmal mit dem Empfangsgebäude sowie den Güterschuppen des Bahnhofs Geyer im Maßstab 1:87 auf sich aufmerksam (Abb. 2). Das sehr gut gestaltete und mit vielen Einzelheiten versehene Modell entspricht exakt dem Vorbild im Erzgebirge. Obwohl es sich um einen ehemaligen Schmalspurbahnhof handelt, paßt das Modell ebensogut auf jede regelspurige (H0-)Nebenbahn.
Bescheiden waren diesmal die Neuerungen des
VEB Berliner TT-Bahnen.
Neben der nun mit Beleuchtung versehenen BR 110 wurden die dreiachsigen Abteilwagen sowie der dazugehörige Gepäckwagen in DRG-Ausführung gezeigt.
Dafür erfreute der
VEB Modell-Konstruct Leipzig
die TT-Freunde mit einem hervorragend gestalteten Lkw-Modell. Auf der Basis des bereits mit einem Budamobilauflieger bekannten MAN-Lastzuges wurde die Pritschenvariante mit und ohne Plane in den Varianten als MAN, RABA und Roman-Diesel ausgestellt.
Besonders hervorzuheben sind dabei die ausgezeichnete Detaillierung des Fahrzeugs und der sehr gut gelungene Reklameaufdruck auf den Planen.
Pepo

1


1 Neu vom VEB PIKO ist der „Post aa". Die Farbgebung des Daches entspricht allerdings nicht dem Vorbild. Richtig wäre auch hier das Grün des übrigen Wagenkastens. Der Hersteller des Fahrzeugs wäre gut beraten, dies im Interesse seiner Kunden zu verändern.

2


2 Das Thumer Schmalspurnetz ist vielen Modelleisenbahnern ein Begriff. Hier befand sich der Bahnhof Geyer mit dem nun vom VEB VERO Olbernhau im Maßstab 1:87 (!) vorgestellten Empfangsgebäude. Es stellt ohne Zweifel eine interessante Bereicherung des (Modell-)Hochbausortiments dar.
Fotos: Prst.

Wolfgang Bahnert (DMV), Leipzig

Die H0-Anlage Klingenberg-Colmnitz

In wenigen Tagen öffnet die 25. Modellbahn-Ausstellung im Leipziger Messehaus am Markt. Seit vielen Jahren ist diese von der Arbeitsgemeinschaft 6/7 „Friedrich List" des DMV gestaltete Ausstellung aus der Vorweihnachtszeit in der Leipziger Innenstadt nicht mehr hinwegzudenken. Grund genug, die durch diese Veranstaltungen sehr bekannt und gleichermaßen beliebt gewordene Gemeinschaftsanlage Klingenberg-Colmnitz näher vorzustellen. Erbaut wurde sie von der Gruppe „Bw Leipzig Hbf Süd" der Arbeitsgemeinschaft 6/7. Nachdem von 1972 bis 1977 das „Erstlingswerk", die H0-Anlage Südlingen, bereits viel Freude machte, planten die Freunde nun eine neue Anlage.
Das aber sollte eine Modelleisenbahn werden, die ein richtiges Vorbild hat.
Die Wahl fiel auf den Bahnhof Klingenberg-Colmnitz, gelegen am km 25,4 der Strecke Dresden–Karl-Marx-Stadt–Werdau (KBS 410).

Das Vorbild

Am 11. April 1862 wurde die verlängerte Albertbahn bis Freiberg in Betrieb genommen. Von Tharandt bis Klingenberg-Colmnitz steigt die Strecke bis zu 1:39 an. Deshalb mußten auf diesem Abschnitt vor der Elektrifizierung alle Züge nachgeschoben werden. In der Nähe des Bahnhofs Edle Krone befindet sich der 122 m lange und gleichnamige Tunnel. Klingenberg-Colmnitz war bis zu Beginn der 70er Jahre Ausgangspunkt für die 750-mm-Bahnen nach Frauenstein und Oberdittmannsdorf.
Bis zur Einstellung des Güterverkehrs auf den Schmalspurstrecken mußten in Klingenberg-Colmnitz alle Güter von Regelspur- auf Schmalspurwagen umgeladen werden. Die Bahnhofsanlagen waren hier recht umfangreich. Ein zweiständiger Lokschuppen (siehe „me" 8/81, S. 251 bis 253) für die Schmalspurlokomotiven dürfte ebenso wie die beiden Bockkräne und eine große Umladehalle für den Eisenbahnfreund von besonderem Interesse gewesen sein.

Die Exkursionen

Große Hilfe gewährte uns der damalige Leiter des Bahnhofs Klingenberg-Colmnitz während der ersten Exkursion im November 1976. Unzählige Fotos von Gebäuden des Vorbilds, insbesondere vom Schmalspurteil und ein abgezeichneter Gleisplan aus dem Jahre 1940 halfen uns einen großen Schritt weiter. Später erhielten wir leihweise Originalzeichnungen von Gebäuden an der Strecke Dresden–Werdau sowie von allen Hochbauten der in Klingenberg-Colmnitz begonnenen Schmalspurstrekken.
Für uns stand damit endgültig fest, daß dieser Bahnhof als Modell nachgebaut wird. Weitere Exkursionen in diese Gegend folgten, denn das Vorbild mußte exakt studiert werden.

Die Anlagenplatten

Die für den Aufbau der Anlage vorbereiteten Platten sollten leicht und gut transportabel sein. Grenzen für die Abmessungen waren uns durch den Gruppenraum – ein ausgemusterter Eilzugwagen der Einheitsbauart von 1932 – gesetzt. Für die 1,6 m × 12 m große Anlage waren sechs Platten vorgesehen. Die Seitenteile der Rahmen bestehen aus Alu-Winkelprofil, das mit Knotenblechen aus Eisen zu Fischbauchträgern genietet wurde und mit Sperrholzkopfstücken verschraubt werden mußte.

Die Gleisanlagen

Jeder Rahmen erhielt zwei diagonalversteifte Querrahmen. Auf den Alu-Rahmen wiederum ist der Gleisunterbau entsprechend der Streckenführung, bestehend aus 10 mm dicken und 50 mm breiten Sperrholzstreifen geklebt sowie mit Schrauben befestigt. Als Schotterdamm klebten wir 3 mm starkes Balsaholz auf. Darauf wurden die Gleise mit 8-mm-Stiften provisorisch befestigt. Noch vor der Gleisverlegung waren für die Schutzrohrkontakte 25 mm große Bohrungen in den Unterbau einzubringen.
Mit größter Sorgfalt wurde nun das Schienenprofil für den Einbau vorbereitet. Die maximal 500 mm langen Schienenprofile mußten ausgedreht und auf planer Unterlage gerichtet werden. Dadurch konnten wir beim späteren Verlegen der Gleisjoche unangenehme Verwerfungen vermeiden. Ebenfalls wurden alle Weichen mit durchgehenden Zungen bis zum Herzstück sowie mit Zugstangen (vom Hersteller unbegründet als „Stellschwelle" bezeichnet) aus 1 mm dickem Pertinax ausgerüstet.
Die verwendete Schotterimitation besteht aus Hasel- und Walnußschalen. Sie wurden zunächst durch einen Fleischwolf und anschließend durch eine Kaffeemühle gedreht. Mit Hilfe verschiedener Kaffeesiebe erhielten wir den „Schotter" in der gewünschten Korngröße. Kleineres Material konnte dann beim Straßen- und Wegebau verwendet werden. Die für den Gleisbau gewonnene Schotterimitation wurde nun mit PVAC-Kaltleim zu einem Brei angerührt, der dann im Schwellenbereich sorgfältig aufzubringen war. Der verwendete Kleber und die Eigenschaften des Unterbaumaterials garantieren gleichzeitig merklich geringere Fahrgeräusche beim Anlagenbetrieb. Nach dem Austrocknen des Schotters konnten die zur Befestigung der Schwellen verwendeten Drahtstifte entfernt werden. Der Betrieb der Anlage hat gezeigt, daß sich diese Gleisbautechnologie in vielerlei Hinsicht ausgezahlt hat.

Der Fahrdraht

Von Anfang an war der exakte Nachbau von Fahrleitungsanlagen vorgesehen. Die Masten wurden bereits vor dem Einschottern der Gleisanlage aufgestellt. Alle Masten entstanden in eigener Werkstatt aus Metallprofilen mit Hilfe von Schablonen. Die Turmmasten erhielten ein ausgelötetes 1 mm starkes Blech, das mit M 3-Schrauben auf dem Unterbau festgeschraubt ist. In die Einfachmasten wurde unten eine M 3-Schraube eingelötet, deren Kopf flachgefeilt ist. Die Ausleger und Seitenhalter bestehen aus 0,8 mm starkem Messingdraht, alle Isolatoren aus 0,5 mm starkem Kupferdraht.
Für den Fahrdraht und die Quertragwerke im Bahnhof Klingenberg-Colmnitz ist Ph-Bronzedraht (0,5-mm-Durchmesser) und für die Halteseile sowie Hänger das gleiche Material (0,3-mm-Durchmesser) verwendet worden. Um ein übermäßiges Durchhängen oder Hochdrücken durch den Pantografen der Ellok zu vermeiden, wurden Fahrdraht und Tragseil bei den Spannmasten abgespannt. Zu diesem Zweck sind am jeweiligen Mast kleine Schnurscheiben als Umlenkrollen angebaut. Über die Scheibe ist ein Stück Schuhmacherzwirn geführt, an dem das imitierte Spanngewicht hängt. In letzterem ist ein 0,8 mm starker Messingdraht eingelötet. Er wird durch ein Stück am Mastfuß befestigte Kugelschreibermine unter die Platte geführt und von einem 400 g schweren Balaststück straff gehalten. An Kreuzungspunkten sind die Fahrdrähte nicht verlötet. Diese Konstruktion hat sich bewährt, denn bisher traten relativ wenig Störungen an der Fahrleitung auf. Die Stromabnehmer

der Triebfahrzeuge haben nur noch eine Feder. Dadurch konnte der Anpreßdruck verringert werden. Die Mastabstände betragen in der Regel 400 mm in der Geraden und mußten im Bahnhof wegen des Güterschuppens auf 600 mm gestreckt werden. Vor dem Tunnel Edle Krone wird der Radius eng. Er erfordert in diesem Abschnitt einen Mastabstand von 250 mm. Ein Fahrbetrieb mit Strom aus der Fahrleitung wird praktisch nicht angewendet, wäre aber theoretisch auf dem sichtbaren Teil der Anlage möglich. Abschaltstrecken in der Fahrleitung sind nicht vorhanden. Nach Einfahrt in die beiden Tunnel nimmt der Stromabnehmer seine höchste Stellung ein.

Der Betriebsablauf

Jeder Zug muß die gesamte Gleisanlage in beiden Richtungen durchfahren, um wieder den Ausgangspunkt der Fahrt zu erreichen. Je nach Zuggattung bzw. dem eingesetzten Triebfahrzeug dauert eine Fahrt fünf bis sieben Minuten. In der Regel befinden sich acht Züge im Fahrbetrieb, zwei sind zur Reserve im Bahnhof Klingenberg-Colmnitz abgestellt, möglich ist der Betrieb mit maximal zwölf Zügen.

Die Gleise der Schmalspurbahn bestehen aus Schwellen und Weichen von „technomodell" sowie 2,5 mm starkem Neusilberprofil; im verdeckten Teil wurden Pilz-Schwellen der Nenngröße N verwendet.

Ein Schmalspurzug, der den Bahnhof in Richtung Oberdittmannsdorf verläßt, fährt hinter dem Viadukt in den Tunnel und muß eine aus drei Kreisen bestehende Spirale und einen Höhenunterschied von etwa 300 mm bezwingen. Dann am Hang entlang führend, erreicht die Trasse den auf der fünften und sechsten Anlageplatte befindlichen Kreuzungsbahnhof (Naundorf). Danach umfährt der Zug das Dorf, um am hinteren Anlagenrand nach einer Tunnelfahrt auf der ersten Anlageplatte wieder zu erscheinen und aus Richtung Frauenstein in Klingenberg-Colmnitz einzufahren. Alle Weichen, die beiden Einfahrsignale von Klingenberg-Colmnitz sowie alle Abschaltstrecken der Schmalspurbahn müssen bedient werden. Nur im Kreuzungsbahnhof werden die Weichen beim Umschalten der Fahrtrichtung gleich mitgestellt.

Die Betriebs- und Sicherungstechnik

Zum Einbau kamen ausschließlich Formsignale. Die Masten sind aus 1 mm × 2 mm × 1 mm starkem U-Profil als Flachmasten in Löttechnik entstanden. Bei den Flügeln handelt es sich noch um solche aus der Produktion der ehemaligen Leipziger Firma Günter Dietzel. Angetrieben werden die Signale durch Postflachrelais, wobei die Einfahrsignale der Hauptbahn entsprechend der Weichenstellung zwei Fahrtbegriffe anzeigen können. Die Blocksignale im Tunnel gibt es nur theoretisch. Die Signalstellungen werden durch die Steuerrelais auf dem Gleisbildtisch ausgeleuchtet. Den Bahnhof kann man manuell bedienen, aber auch automatisch steuern. Der Betrieb auf der freien Strecke ist vom Bediener nicht beeinflußbar. Als Block- und Löserelais wurden altbrauchbare gekapselte 12-V-Relais aus Rechneranlagen verwendet. Die auf Stecksockeln befindlichen Relais sind bei Störungen schnell auswechselbar. Den Blockvorgang übernehmen jeweils im letzten Wagen der Züge untergebrachte Permanentmagnete von Magnetschlössern über Mini-Schutzrohrkontakte in den Gleisen.

Bei Handbedienung im Bahnhof Klingenberg-Colmnitz werden die Fahrstraßen durch Start- und Zieltaste eingestellt. Bei Fahrtstellung der zugehörigen Signale ist ein Fahrstraßenwechsel nicht mehr möglich.

Die Fahrspannung liefert ein Thyristorkonstantspannungsregler, der auf einen Meßwert von 10 V eingestellt und mit 2 × 6 A belastbar ist. Die eingesetzten Lokomotiven fahren so weitgehend mit Modellgeschwindigkeit. Dies wird von den Ausstellungsbesuchern auch mit Interesse aufgenommen.

Der Fahrzeugpark

Eingesetzt sind Elloks der Baureihen 242 und 244, Diesellokomotiven der Baureihen 110, 118 und 120 sowie Dampflokomotiven der Baureihen 01.0, 03 alt, 41 (als Raw-Probefahrt), 44, 58.4, 86 und eine 95er (Kohle). Auf den letzten beiden Ausstellungen konnte der „Rollwagen" von PIKO getestet werden. Ein rekonstruierter VT 137 mit Triebwerk auf der Grundlage der 110er vom EBM Zwickau bewährt sich als Vierwagenzug. Der Wagenpark umfaßt neben zahlreichen Um- und Eigenbauten überwiegend ältere Fahrzeuge, die zusätzlich gealtert wurden. Aus 00t-Wagen von PIKO entstand ein aus 13 Wagen bestehender Erzzug.

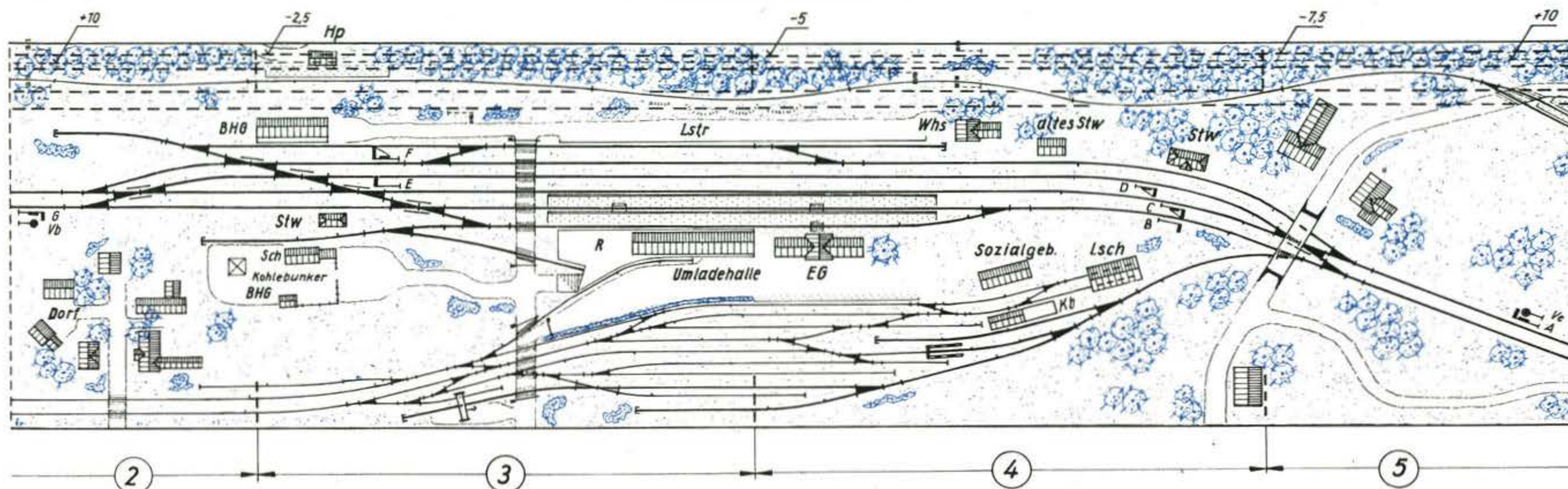
Für die Schmalspurbahn stehen derzeit nur die Triebwagen VT 137 322, VT 137 600 sowie ein aus einem VT 135 von PIKO umgebauter zur Verfügung. Der größte Teil der Güter- und Reisezugwagen wurde aus Zeichenkarton hergestellt, andere stammen noch aus der HERR-Produktion oder von „technomodell".

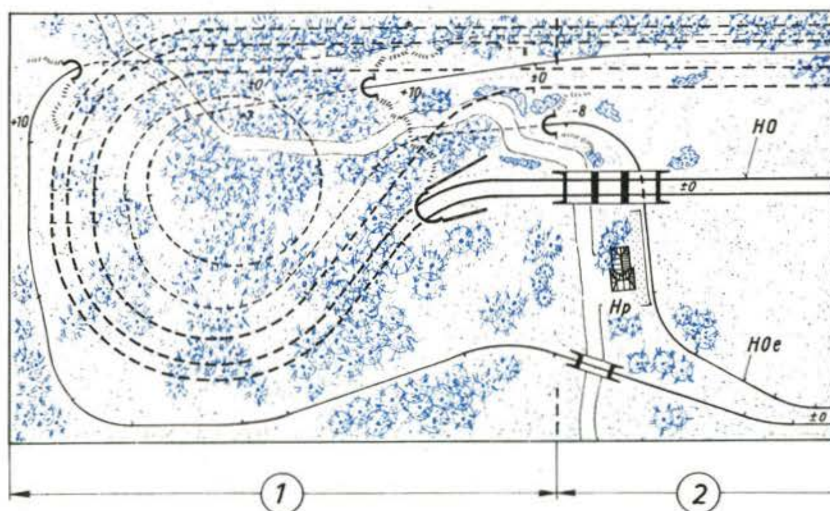
Die Landschaft

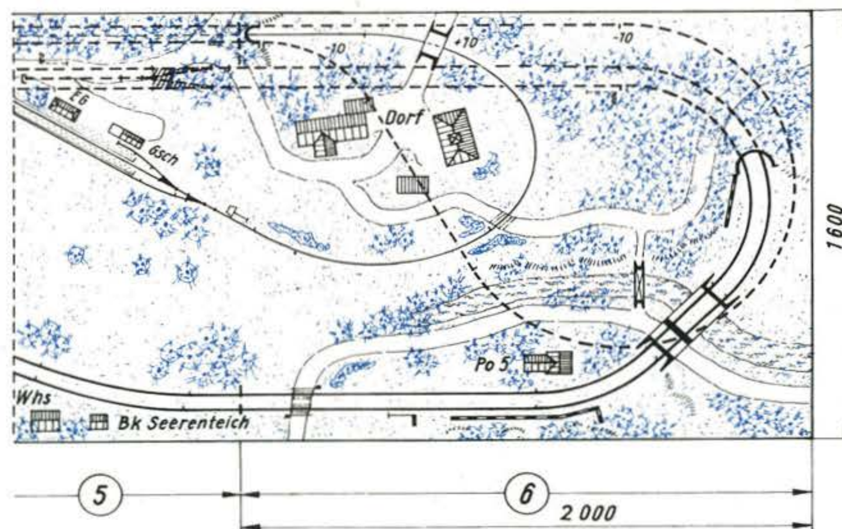
Zur Landschaftsgestaltung wurde aus Sperrholzrippen von 3 bis 5 mm Dicke zunächst ein Skelett ausgesägt und aufgeklebt. Alte Couchdecken von grober Struktur, aber auch Sackleinwand bilden die Geländedecke. Sie war mehrmals mit PVAC-Kaltleim einzustreichen. Die Deckschicht bilden Geländematten (Grasmatten – Sommerwiese), bei denen die dicke Papierschicht auf der Rückseite abgerubbelt wurde. Dazu wurden die Matten kurz in klarem Wasser eingeweicht. Außerdem ließen sie sich dadurch gut an die Oberfläche anpassen.

Als Wald wurden zunächst Plastetannen mit langen Stämmen ausgerüstet und auf die Anlage „gepflanzt". Über 6 000 Bäume ließen die Anlage noch immer recht nackt wirken. Angeregt durch den Wald auf der Anlage „Blankenheim Trennung" der Arbeitsgemeinschaft 3/32 Dresden (siehe „me" 5/84, S. 18 bis 21) wurde der Tharandter Wald nach diesem Beispiel umgestaltet. Trockene und mit PVAC-Kaltleim befestigte Birkenäste als Baumstämme haben sich gut bewährt. Präpariertes und gefärbtes Isländisches Moos in mehreren Etappen auf die Stämme geklebt, ließ einen weitaus vorbildgetreueren Wald entstehen. Zum Präparieren des im trockenen Zustand recht hart und spröden Mooses wurde selbiges etwa drei Tage lang in eine wäßrige Lösung aus Glycerol (früher Glyzerin) und Wasser 1:3 gelegt. Im Wasser war zuvor noch grüne Holzbeize (zum Abtönen auch braun oder orange) aufgelöst worden. Auf einem Durchschlag läßt man die Flüssigkeit abtropfen und anschließend auf einer ausgebreiteten Zeitung das Moos abtrocknen. Vergleichen wir Abb. 2 mit dem Titelbild des Heftes 3/81 unserer Zeitschrift, erkennen wir einen deutlichen Unterschied in der Wiedergabe und der Darstellung des Waldes.

Waren anfänglich nur die Eisenbahnhochbauten vorbildgetreu im Maßstab 1:87 nachgebaut und alle anderen Gebäude handelsüblicher Herkunft entsprechend frisiert worden, so entsprechen heute alle Gebäude den Vorbildern in und um Klingenberg-Colmnitz. Gewiß, nicht alle Bauernhäuser stehen beim Vorbild am entsprechenden Ort. Dennoch freuen wir uns immer wieder darüber, wenn uns Eisenbahner vom Bahnhof Klingenberg-Colmnitz bescheinigen, daß wir als „Ortsfremde" den Bahnhof mit seiner Umgebung vortrefflich nachgestaltet haben.







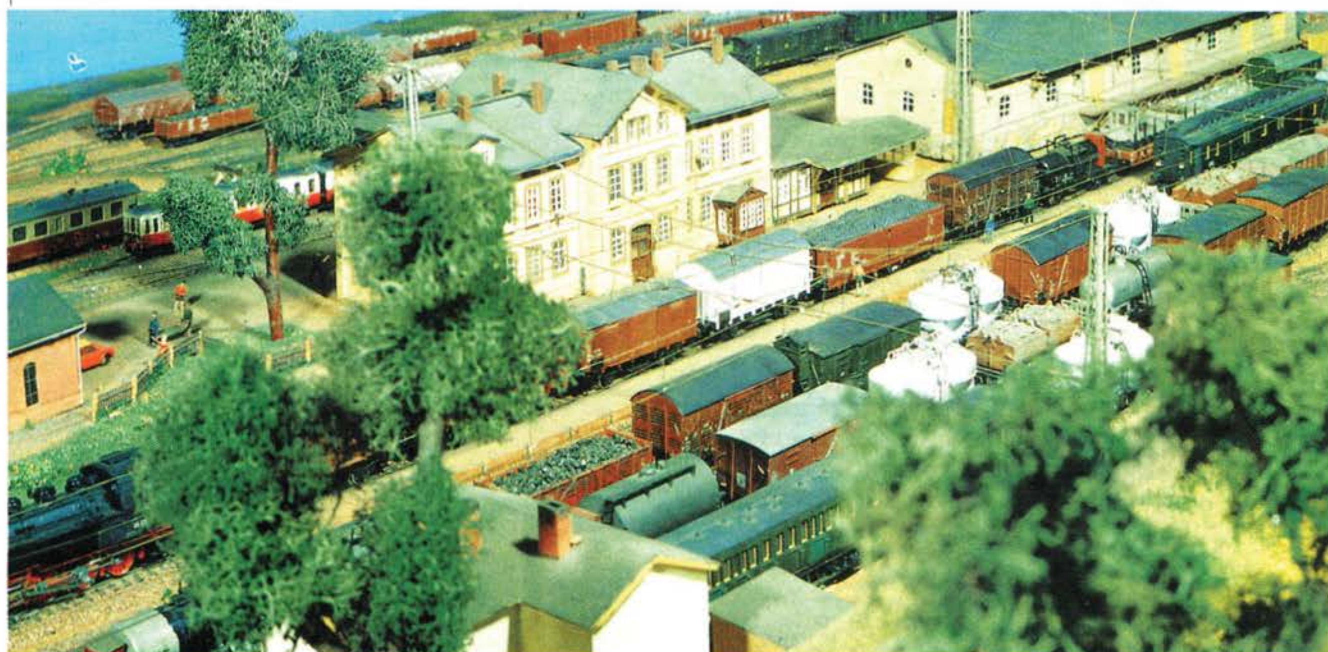
Klingenberg – Colmnitz

H0/H0e-Gemeinschaftsanlage der AG 6/7 „Friedrich List" Leipzig

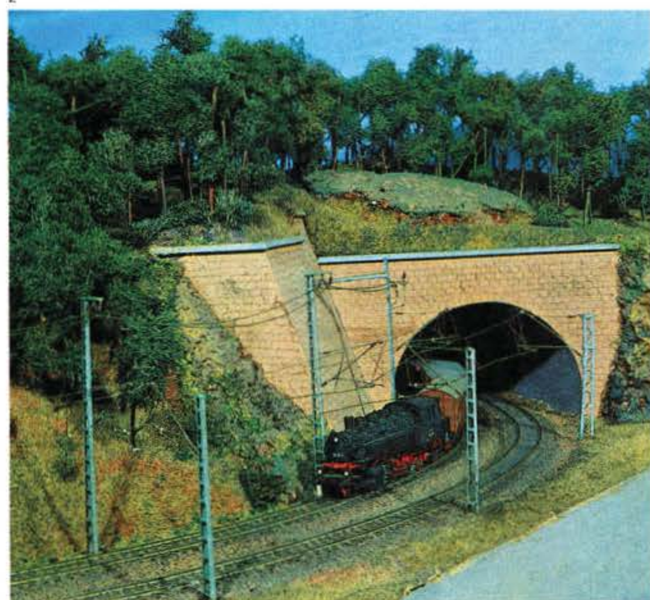
-Gruppe Bw Leipzig Hbf Süd-



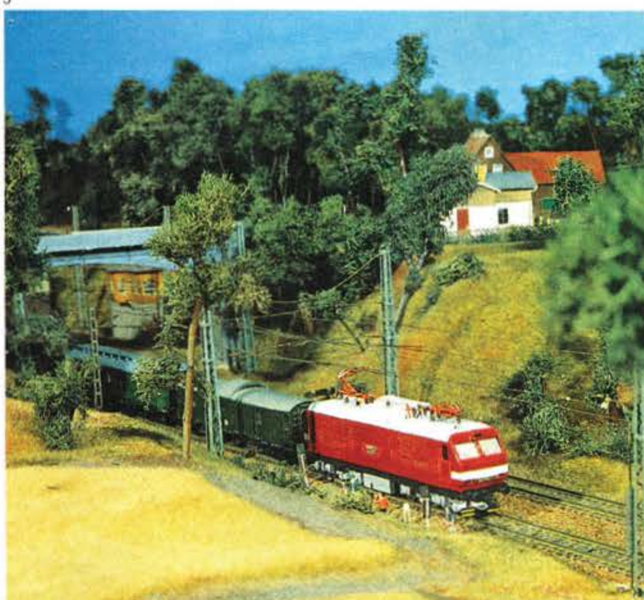
1



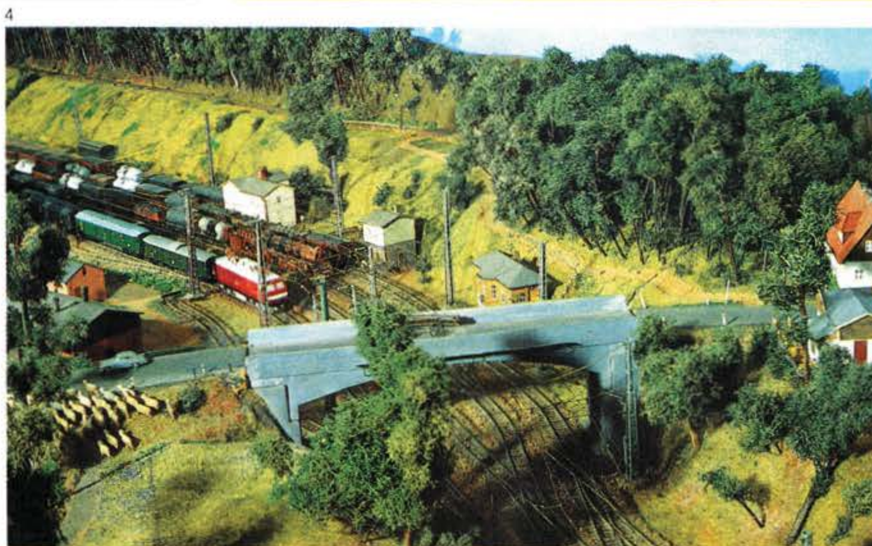
2



3



4



1 Während das Rücktitelbild einen Eindruck vom Schmalspurteil des Bahnhofs Klingenberg-Colmnitz vermittelt, hier ein Blick auf die regelspurigen Anlagen. Daß beim Nachbau derartiger Bahnhöfe auch im Maßstab 1:87 Kompromisse unumgänglich sind, dürfte bekannt sein. Dennoch – der Eindruck ist verblüffend.

2 Gut gelungen ist ebenfalls der nachgebaute Tunnel Edle Krone. Überführungen wurden auch nach der Elektrifizierung dieser Strecke beim Vorbild noch mit Dampflokomotiven gefahren.

3 Auf der Gemeinschaftsanlage Klingenberg-Colmnitz ist sie bereits häufig anzutreffen: die Baureihe 230 der DR. Das Modell entstand aus der ČSD-Lok ES 499 von PIKO.

4 Noch ein Blick auf den Bahnhof Klingenberg-Colmnitz. Der Zug mit der Lokomotive 230 001 hat Ausfahrt. Inzwischen wurden beim Vorbild die Formsignale durch Lichtsignale ersetzt.

Fotos: Verfasser

Im Maßstab 1:87 präsentiert sich hier der Schmalspurteil des Bahnhofs Klingenberg-Colmnitz. Mehr über die gleichnamige Gemeinschaftsanlage der Arbeitsgemeinschaft 6/7 „Friedrich List" des DMV in dieser Ausgabe ab Seite 26.

Foto: W. Bahnert, Leipzig

